Conto Corrente con la Posta

Supplemento ordinario alla " Gazzetta Ufficiale " n. 210 del 9 settembre 1935 (XIII)

GAZZETTA UFFICIALE DEL REGNO D'ITALIA

PARTE PRIMA

SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI MENO I FESTIVI

LEGGE 11 aprile 1935-XIII, n. **1588.**

Approvazione dei seguenti atti stipulati in Roma fra l'Italia ed altri Stati il 23 novembre 1933: Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli; Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia delle merci; Atto finale relativo alle Convenzioni suddette.

LEGGI E DECRETI

LEGGE 11 aprile 1935-XIII, n. 1588.

Approvazione dei seguenti atti stipulati in Roma fra l'Italia ed altri Stati il 23 novembre 1933: Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli; Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia delle merci; Atto finale relativo alle Convenzioni suddette.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data ai seguenti atti stipulati in Roma fra l'Italia ed altri Stati il 23 novembre 1933: Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia dei viaggiatori e dei bagagli; Convenzione internazionale per il trasporto per ferrovia delle merci; Atto finale relativo alle Convenzioni suddette.

Art. 2.

Le Convenzioni di cui all'art. 1 entreranno in vigore alle condizioni, nei modi e nei termini stabiliti nell'Atto finale ad esse relativo.

Art. 3.

Il Ministero delle comunicazioni è autorizzato ad aderire ed a dare esecuzione alle modificazioni ed alle aggiunte che la Commissione dei periti di cui all'art. 60 della Convenzione per il trasporto delle merci anzidette riterrà necessario apportare alle « prescrizioni relative agli oggetti ammessi al trasporto sotto determinate condizioni » contenute nell'allegato I della Convenzione stessa.

Il Ministro per le comunicazioni è pure autorizzato a dare esecuzione, sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato, alle disposizioni complementari di cui all'art. 61, sia dell'una che dell'altra Convenzione di cui all'articolo 1 della presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 11 aprile 1935 - Anno XIII

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — BENNI.

Visto, *il Guardasigilli:* SOLMI.

Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C. I. M.)

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, la Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des délégués de la *Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre,*

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer signée à Berne le 23 octobre 1924 en conformité de l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER

Objet et portée de la Convention.

Article premier.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1° Les envois dont les points de départ et d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2° Les envois entre gares de deux Etats limitrophes, si les transports sont effectués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, à la condition toutefois que l'expéditeur, par le choix du formulaire de lettre de voiture, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces Chemins de fer et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un Etat contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention,

afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Objets exclus du transport.

Sont exclus du transport aux conditions de la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues au § 2 de l'article 4:

1° les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

2° les objets qui, par leurs dimensions, leur poids ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, à raison des aménagements ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des Chemins de fer à emprunter;

3° les objets dont le transport serait interdit, par des dispositions légales ou par mesure d'ordre public, ne fût-ce que sur l'un des Etats à emprunter;

4° sauf exceptions indiquées dans l'Annexe I à la présente Convention:

A. Les matières sujettes à explosion, savoir:

a) Explosifs de mines ou de tir;

b) Munitions;

c) Inflammateurs et pièces d'artifice;

d) Gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression;

e) Matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables ou facilitant la combustion.

B. Les matières sujettes à l'inflammation spontanée.

C. Les matières répugnantes ou suceptibles de produire une infection.

Article 4.

Objets admis au transport sous certaines conditions.

§ 1. — Les objets ci-après désignés sont admis au transport avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions indiquées ci-après:

1° les objets désignés dans l'Annexe I à la présente Convention sont admis sous les conditions qui y sont fixées;

2° le transport funèbres sont admis sous les conditions suivantes:

a) le transport est effietué en grande vitesse, sous la garde d'une personne qui l'accompagne, à moins que le transport en petite vitesse ou la dispense d'escorte ne soient admis sur tous les Chemins de fer participant au transport;

b) les frais de transport sont obligatoirement payés au départ;

c) le transport est soumis aux lois et règlements de police de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats;

3° les véchicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un Chemin de fer vérifie que le véhicule est en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent, en outre, être accompagnés d'un agent compétent fourni par l'expéditeur, notamment pour assurer le graissage;

4° les animaux vivants sont admis dans les conditions ci-après:

a) les envois d'animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur, à moins qu'il ne s'agisse d'animaux de petite taille remis au transport dans des cages, caisses, paniers, etc., ben clos; toutefois, l'accompagnement n'est pas exigé en cas d'exceptions prévues par des tarifs directs internationaux ou par des accords intervenus entre Chemins de fer;

b) l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

5° les objets dont le chargement ou le transport présenterait, de l'avis du Chemin de fer expéditeur, des difficultés spéciales à raison des aménagements ou du matériel d'un ou plusieurs des Chemins de fer empruntés, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, soit que certains objets exclus par la présente Convention seront admis au transport international entre ces Etats sous certaines conditions, soit que les objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I même.

Lorsque des accords de ce genre admettent au transport des objets exclus du transport d'après les prescriptions de l'Annexe I, ces accords doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui porte à l'ordre du jour de la prochaine séance de la Commission d'Experts les dispositions de l'Accord spécial, ayant trait à cette admission, à moins que ces dispositions n'aient déjà été examinées et repoussées par la Commission.

Les Chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses appropriées insérées dans leurs tarifs, soit admettre certains objets axclus du transport, soit adopter des conditions moins rigoureuses pour les objets admis conditionnellement.

Article 5.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

§ 1. — Tout Chemin de fer soumis à la présente Convention est tenu d'effectuer, en se conformant aux conditions de celle-ci, tout transport de marchandises admis en vertu de cette Convention, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas empéché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exige l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en viguer à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Les envois doivent être expédiés dans l'ordre de leur acceptation au transport sauf le cas prévu au paragraphe suivant.

§ 5. — Si l'intérêt public ou les nécessités de l'exploitation l'exigent, l'autorité compétente peut décider que:

a) le service sera suspendu en totalité ou en partie;

b) certaines expéditions seront temporairement exclues ou admises seulement sous certaines conditions;

c) certaines expéditions bénéficieront temporairement de priorités.

Ces mesures doivent être portées à la connaissance du public.

Tout Chemin de fer peut refuser les envois dont le transport serait empêché par des restrictions de ce genre.

§ 6. — Toute infraction aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

TITRE II.

Du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER.

Forme et conditions du contrat de transport.

Article 6.

Teneur et forme de la lettre de voiture.

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition internationale soumise à la présente Convention une lettre de voiture conforme au formulaire qui constitue l'Annexe II à la Convention.

Le format du formulaire de la lettre de voiture peut toutefois être réduit par voie de dispositions tarifaires pour centains trafics entre pays limitrophes.

Les formulaires de lettre de voiture doivent être imprimés sur papier à écrire blanc, résistant; ils portent, pour la grande vitesse, deux bandes rouges d'un centimètre au moins de largeur, l'une au bord supérieur, l'autre au bord inférieur, au recto et au verso. Pour le duplicata de la lettre de voiture il peut être fait usage de papier bleu-clair.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle doivent être imprimés les formulaires des lettres de voiture. A défaut de dispositions de tarifs ou d'accords, les formulaires doivent être imprimés dans une des langues officielles de l'Etat expéditeur; ils doivent, en outre, contenir un texte français, ou allemand, ou italien, et ils peuvent contenir toutes traductions en d'autres langues jugées utiles.

La partie à remplir par l'expéditeur doit toujours être rédigée dans une des langues officielles du pays de départ. Les traductions nécessaires doivent faire l'objet de dispositions des tarifs internationaux ou d'accords spéciaux entre les Chemins de fer. A défaut, l'expéditeur doit joindre une traduction en français, en allemand ou en italien.

Le Chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture, et le cas échéant, sur les annexes jointes à celles-ci soient faites en caractères latins.

§ 3. — Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le Chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

§ 4. — Le choix du formulaire de lettre de voiture blanc ou du formulaire à bandes rouges indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur l'autre partie n'est pas admise, sauf accord spécial entre tous les Chemins de fer intéressés.

§ 5. — Les lettres de voiture surchangées ou grattées ou celles sur lesquelles on a collé des morceaux de papier ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 6. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être érites ou imprimées en caractères indélébiles.

Les mentions suivantes sont obligatoires:

a) le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture;

b) la désignation du Chemin de fer expéditeur;

c) la désignation du Chemin de fer destinataire et celle de la gare destinataire, avec toutes les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou des noms analogues;

d) le nom et l'adresse du destinataires. Une seule personne, firme ou raison sociale doit être indiquée comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou du chef de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture », ne sont pas autorisées;

e) la désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou, à defaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du Chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication sont inscrits par le Chemin de fer expéditeur. En outre, il y a lieu l'indiquer: pour les envois par colis de détail, le nombre, la description de l'emballage, les marques, numéros ou, à défaut, la mention que les colis portent l'adresse du destinataire; pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, la série, le numéro et les marques de propriété du wagon. Les marchandises doivent être désignées: celles qui figurent dans l'Annexe I, sous le nom qui leur est donné dans cette annexe; les autres marchandises, lorsque l'expéditeur entend revendiquer un tarif déterminé, sous le nom qui leur est donné dans ce tarif, et dans tous les autres c. sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée dans le commerce.

Si l'espace réservé sur la lettre de voiture pour la spécification des marchandises est insuffisant, la désignation des articles doit être faite sur des feuilles de mêmes dimensions que ce document, soigneusement attachées à celui-ci et signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence de ces feuilles. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives et qui sont jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme déposées dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;

g) la signature de l'expéditeur ainsi que l'indication de son nom, de son prénom et de son adresse complétée, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique et téléphonique. La signature peut être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le permettent. Une seule personne, firme ou raison sociale doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur.

La lettre de voiture doit en outre, le cas échéant, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

h) la mention « en gare (bureau restant) » ou la mention « livrable à domicile », à la condition que ce dernier mode de livraison soit applicable dans la gare destinataire (article 16, § 2);

i) la demande des tarifs à appliquer, notamment des tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus au § 10 de l'article 11 et à l'article 34;

k) le montant de la somme représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 35;

l) l'indication des frais que l'expéditeur prend à sa charge, conformément aux dispositions de l'article 17;

m) le montant du remboursement grevant la marchandise et des débours qui auraient été ecceptés par le Chemis de fer, comme il est dit à l'article 19;

n) l'itinéraire réclamé et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douanes ou d'octroi, ainsi que les vérifications exigées par les autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives;

o) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives conformément à l'article 15.

§ 7. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et réglements d'un Etat ou par les tarif, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y aujouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs. Toutefois, lorsque les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice le prescrivent, l'expéditeur doit établir, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à être conservée par le Chemin de fer pour lui servir de preuve du contrat de transport.

§ 8. — Il est interdit de comprendre dans une même lettre de voiture des objets qui ne peuvent être chargés les uns avec les autres sans inconvénients et sans infraction aux prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

§ 9. — Les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur doivent être accompagnées de lettres de voiture distinctes, ne comprenant aucun objet dont la manutention incombe au Chemin de fer.

Des lettres de voiture distinctes doivent être également établies pour les objets désignés à l'article 4, en tant qu'il s'agit d'objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut comprendre que le chargement d'un seul wagon, sauf pour les objets indivisibles exigeant plus d'un wagon. Toutefois, cette règle n'est pase applicable lorsque les prescriptions particulières au trafic dont il s'agit ou les tarifs à appliquer autorisent pour la totalité du parcours l'expédition de plusieurs wagons avec la même lettre de voiture.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer au bas du verso de la lettre de voiture, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le Chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

« Envoi de N. »;
« Par ordre de N. »;
« A la disposition de N. »;
« Pour être réexpédié à N. »;
« Assuré auprès de N. »;
« Pour la ligne de navigation N ou pour le navire N. »;
« Provenent de la ligne de navigation N ou du navire N.»;
« Pour la ligne de service automobile N. »;
« Provenant de la ligne de service automobile N. »;
« Pour la ligne aérienne N. »;
« Provenant de la ligne aérienne N »;
« Pour l'exportation à destination de N. ».

Article 7.

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Surtaxes. Mesures à prendre en cas de surcharge.

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles; si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

§ 2. — Le Chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les mesures de sécurité prescrites par l'Annexe I ont été observées.

S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou a la gare destinataire. Si l'intéresse ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en viguer dans le pays où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Le Chemin de fer ne peut cependant procéder à una vérification du contenu en cours de routes qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane, d'octroi, d'autorités fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives.

Si le résultat de la vérification diffère des indications de la lettre de voiture, il doit être inscrit dans celle ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du Chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et réglements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le Chemin de fer a le droit ou est tenu de constater ou de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le Chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatation faites au sujet du poids, du nombre des colis, ainsi que de la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage des charges complètes sur un pont à bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

§ 5. — En cas soit d'indication ou de déclaration irrégulière, inexacte ou incomplète pouvant avoir pour conséquence de faire accepter des objets exclus du transport en vertu du 4° de l'article 3, ou de faire bénéficier l'envoi d'un prix de transport plus réduit, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescrites dans l'Annexe I, soit de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une surtaxe doit être payée sans préjudice du paiement complémentaire de la différence de frais de transport et, s'il y a lieu, de toute indemnité pour le dommage éventuel, ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe est determinée ainsi qu'il suit:

a) En cas soit de déclaration irréguliere, inexacte ou incomplète des marchandises exclues du transport en vertu

du 4° de l'article 3, on des marchandises dénommées à l'Annexe I, soit d'inobservation des mesures de sécurité prescriptes dans cette Annexe, la surtaxe est la suivante:

Pour les marchandises exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 . . . . . 15 francs;
Pour les marchandises dénommées à l'Annexe I:
Classe I, groupe 1 *a* . . . . 15 francs;
Classe I, groupes 1 *b*, 1 *c* et 1 *d* . . . 10 francs;
Classe I, groupe 1 *e*, et Classe II et III . . . . 5 francs;
Classe IV, V et VI . . . . 1 franc.

par kilogramme de poids brut du colis entier.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte prévoient des surtaxes moins élevées, ce sont ces dernières qui sont perçues.

b) En cas de dénomination indiquant d'une manière irrègulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous la lettre *a*) du présent paragraphe, ou en général en cas de déclaration pouvant, d'une manière quelconque, faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport depuis le point de départ jusqu'au point de destination régulièrement applicable avec la dénomination irrégulière, inexacte ou incomplete et celui qui aurait dû être perçu, si la dénomination avait été régulière, exacte et complète.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

c) En cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel, la surtaxe est égale au double de la différence entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire.

d) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe est égale à six fois le prix applicable au transport, entre la gare expéditrice et la gare destinataire, du poids en excédent su la limite de charge. Il y a surcharge quand la charge d'un wagon dépasse la limite de charge définie de la manière suivante:

Lorsqu'un wagon ne porte qu'une seule inscription relative au poids du chargement qu'il peut recevoir, celle-ci est considérée comme indiquant la charge normale; la limite de charge est alors égale à cette charge normale augmentée de cinq pour cent.

Lorsqu'un wagon porte deux inscriptions, celle qui indique le tonnage le plus faible détermine la charge normale; celle qui indique le tonnage le plus élévé détermine la limite de charge.

e) S'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 6. — Les surtaxes à percevoir conformément au § 5 ci-dessus grèvent la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui les justifient.

Si la valeur de la marchandise ne couvre pas le montant des surtaxes ou si le destinataire refuse la marchandise, le surplus de la créance résultant des surtaxes doit être payé par l'expéditeur.

§ 7. — La surtaxe n'est pas due:

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pésage par le Chemin de fer est obligatoire d'aprés les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du pois ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettres de voiture que le pesage soit fait par le Chemin de fer;

c) en cas de surchage occasionnée, au cours du transport, par des influences atmosphériques, si l'expéditeur prouve qu'il s'est conformé, en chargeant le wagon, aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge si l'expéditeur prouve que cette augmentation est due à des circonstances atmosphériques;

e) en cas d'indication inexacte du poids (sans qu'il y ait surcharge), lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas deux pour cent du poids déclaré.

§ 8. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiarie, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il a lieu, invité sans retard par l'intrmédiarie de la gare expéditrice à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 5 ci-dessus, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du Chemin de fer qui l'effectue.

Si l'expéditeur prescrit de renvoyer ou de réexpédier la surcharge, elle est traitée comme un envoi isolé.

Article 8.

Conclusion du contrat de transport.
Duplicata de la lettre de voiture.

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge. Cette apposition doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si ce dernier le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles convention sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le Chemin de fer que si la vérification de ce poids et du nombre de colis a été faite par le Chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

§ 5. — Le Chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnat l'envoi, ni d'un connaissement.

Article 9.

Tarifs. Interdiction de traités particuliers.

§ 1. — Les prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en viguer et dûment publié dans chaque Etat.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseux de départ et d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en viguer que quinze jours au plus tôt après leur publication.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toute les conditions spéciales aux divers transports, et notamment la vitesse à laquelle ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certains d'entre elles, ou pour certains parcours, un Chemin de fer a une tarification ne comportant qu'une seule vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec lettre de voiture blanche qu'avec lettre de voiture à bandes rouges, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des disposition du § 4 de l'article 6 et de l'article 11.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme. Leurs conditions sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

§ 3. — Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accordes à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'œuvres de bienfaisance.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des Chemins de fer, en sus des prix de transport et des divers frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations à l'emballage extérieure ou intérieur des marchandises nécessaires pour en assurer la conservation et autre dépenses analogues. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture à laquelle les pièces justificatives doivent être jointes. Quand le paiement de ces dépenses incombe à l'expéditeur, les pièces justificatives ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais elles sont remises à l'expéditeur avec le compte des frais, comme il est dit à l'article 17.

Le montant des surtaxes ainsi que le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

Article 10.

Calcul des taxes Itinéraires.

Pour le calcul des taxes et la détermination des itinéraires les règles suivantes doivent être observées:

a) Si l'expéditeur a prescrit sur la lettre de voiture l'itinéraire à suivre, les prix de transport sont calculés par cet itinéraire.

La désignations des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives équivaut à une prescription d'itinéraire.

b) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture seulement les tarifs a appliquer, le Chemin de fer applique ces tarifs, en tant que la prescription suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués devront être appliqués. Le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires sur lesquels ces tarifs sont valables au jour de la conclusion du contrat de transport l'itinéraire qui lui parait le plus avantageux pour l'expéditeur.

c) Si l'expéditeur a prescrit dans la lettre de voiture le paiement à l'avance du port jusqu'à una station intermédiaire, dans les conditions prévues au § 2 de l'article 17, le Chemin de fer choisit parmi les itinéraires qui passent par la dite station intermédiaire celui qui lui paraît le plus avantageux pour l'expéditeur. Les prix de transport sont calculés par l'itinéraire choisi per le Chemin de fer.

d) Si, dans les cas prévus sous les lettres *a*) et *c*) ci-dessus, il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire sur l'itinéraire venediqué sous la lettre *a*), ou entre la gare expéditrice et celle qui est indiquée sous la lettre *c*), ce tarif est appliqué, pourvu qu'au moment de l'expédition, son application ne soit pas subordonnée à des conditions qui ne serainet pas remplies.

e) Si les indications données par l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer complétement l'itinéraire ou les tarifs ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le Chemin de fer choisit l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur. Il se conforme toujours aux indications de la lettres de voiture en ce qui concerne les gares visées sous la lettere *a*), alinea 2, et autant que possible, aux autres prescriptions de l'expéditeur.

Toutefois, s'il existe un tarif direct international entre la gare expéditrice et la gare destinataire, ce tarif est appliqué pourvu que l'itinéraire qu'il détermine observe, le cas échéant, les prescriptions de la lettre de voiture concernant les gares visées sous la lettre *a*), alinéa 2, et que son application ne soit pas subordonnée à d'autres conditions qui ne seraient pas remplies.

f) Dans tous les cas prévus ci-dessus, les délais sont calculés par l'itinéraire revendiqué par l'expéditeur ou choisi par le Chemin de fer.

g) Le Chemin de fer ne peut, hors les cas visés au § 5 de l'article 5 et au § 1 de l'article 23, effectuer le transport par une autre voie que l'itinéraire indiqué par l'expéditeur qu'à la condition:

1° que les prix de transport et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux prix et délais calculés par l'itinéraire que l'expéditeur avait indiqué;

2° que les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que le ravitaillement des animaux vivants, aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur.

L'expéditeur est avisé que le transport a lieu par une voie autre qui celle qu'il a prescrite.

h) Dans les cas visés aux lettres *b*), *c*) et *e*) le Chemin de fer n'est responsable d'un dommage résultant du choix de l'itinéraire ou des taifs qu'en cas de dol ou de faute lourde.

i) Si le Chemin de fer, en exécution des dispositions de la lettre *d*) et du deuxième alinéa de la lettre *e*) ci-dessus, a

appliqué un tarif direct international comportant une taxe plus élevée que celle que l'on obtient, sur le même parcours, par la soudure d'autres tarifs et si les conditions d'application de ces derniers tarifs sont remplies, le Chemin de fer est tenu de rembourser la différence en plus à la demande de l'ayant droit.

Article 11.

Délais de livraison.

§ 1. — Les délais de livraison ne doivent pas dépasser les maxima suivants:

a) pour la grande vitesse:

1° délai d'expédition . . . . 1 jour;

2° delai de transport, par fraction indivisible de 300 kilomètres de distance d'application des tarifs . . . . 1 jour;

b) pour la petite vitesse:

1° délai d'expédition . . . . 1 jour;

2° delai de transport, par fraction indivisible de 150 kilomètres de distance d'application de tarifs . . . . 1 jour.

§ 2. — Lorsque l'envoi emprunte plusieurs réseaux reliés par rails, le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire; le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les Chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

a) pour les transports qui empruntent:

soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,

soit une route ne comportant pas de voie ferrée,

soit certains raccordements reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,

soit une ligne secondaire,

soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;

b) à l'occasion de circostances extraordinaires de nature à déterminer:

soit un développement anormal du trafic,

soit des difficultes anormales pour l'exploitation.

§ 4. — Les délais supplementaires motivés par les circonstances mentionnées sous la lettre *a*) du § 3 ci-dessus doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous la lettre *b*) du § 3 doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 5. — Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation au transport de la marchandise, prévue au § 1 de l'article 8.

§ 6. — Le dèlai est observé si, avant son expiration, la marchandise est remise ou son arrivée notifiée soit au destinataire, soit à la personne autorisée à la recevoir en vertu des règlements du Chemin de fer qui doit effectuer la livraison. Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis est constatée.

Pour les envois qui ne sont pas livrés à domicile par le Chemin de fer et qui ne doivent pas faire l'objet d'un avis d'arrivée, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est à la disposition du destinataire, à la gare destinataire.

§ 7. — Les délais de livraison cessent de courir pendant tout de séjour qu'entraîne l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport et ne résultant pas d'une faute imputable au Chemin de fer.

Les délais cessent également de courir pendant l'exécution des opérations prévues aux §§ 2 et 3 de l'article 7 et pendant la durée d'un arrêt causé par une modification du contrat de transport ordonnée par l'expéditeur en vertu de l'article 21.

En outre, pour le transport des animaux vivants, les délais de livraison cessent de courir pendant la durée:

a) du séjour de ces animaux dans les gares-abreuvoirs;

b) des arrêts résultant d'une mesure de police;

c) de la visite vétérinaire.

L'effet des interruptions des délais de livraison prévues par le présent article est subordonné à la condition que le Chemin de fer ait indiqué leur motif et leur durée dans la lettres de voiture.

§ 8. — Pour les envois en petite vitesse, les délais de livraison cessent de courir les dimanches et jours fériés légaux.

Pour les envois en grande vitesse, lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport est un dimanche ou un jour férié légal, le délai commence à courir un jour plus tard. De même, lorsque le dernier jour du délai d elivraison est un dimanche ou un jour férié légal, le délai n'expire que le lendemain. Toutefois, ces disposition ne s'appliquent pas aux envois de grande vitesse pour lesquels les gares sont ouvertes, soit dans le pays expéditeur, soit dans le pays destinataire, les dimanches et jours fériés.

§ 9. — Lorsque dans un Etat les lois ou les règlements édictent l'interruption totale ou partielle du transport en grande vitesse des marchandises le dimanche et certains jours fériés légaux, les délais de livraison sont augmenté en conséquence.

§ 10 — Lorsque, d'après les lois et règlements d'un Etat, il peut être créé des tarifs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits et à délais allongés, les Chemins de fer de cet Etat peuvent aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Article 12.

Etat de la marchandise. Emballage.

§ 1. — Lorsque le Chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 2. — Lorsque la nature de la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le Chemin de fer peut soit refuser l'envoi soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le Chemin de fer aurait subi de ce chef. Si la lettre de voiture ne mentionne pas le défaut d'emballage ou son état défectueux, la preuve de ces vices incombe au Chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage, et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle constituant l'Annexe III à la présente Convention. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu de munir les colis de détail (charges incomplètes) de marques extérieures claires et indélébiles, ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec celles qui sont indiquées sur la lettre de voiture. Il est tenu, en outre, d'apposer sur chaque colis de détail une étiquette indiquant en caractères indélébiles la gare destinataire. Le nom et l'adresse du destinataire doivent être également inscrits, si cela est prescrit par le règlement applicable au Chemin de fer expéditeur, soit à découvert soit sous un repli de l'étiquette qui ne serait ouvert qu'à défaut de la lettre de voiture.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas tranportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la verrerie, la porcelaine, la poterie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les noix, les fruits, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou ficelées de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13.

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives. Fermeture douanière.

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir avant la livraison de la marchandise au destinataire, vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autoriés administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque des pièces de ce genre ne peuvent être jointes à la lettre de voiture parce qu'elles sont déposées dans une gare, dans un bureau de douane ou de toute autre autorité, la lettre de voiture doit contenir l'indication précise de l'endroit où elles sont déposées.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont exactes et suffisantes.

L'expéditeur est responsable envers le Chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du Chemin de fer.

Le Chemin de fer est responsable, au même titre qu'un commissionnaire, de conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des pièces mentionnées sur le lettre de voiture et qui accompagnent ce document, qu sont déposées entre ses mains; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de se conformer aux prescriptions douanières au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Le Chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture douanière est endommagée ou défectueuse.

Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément aux prescriptions douanières, le Chemin de fer a le droit d'y pourvoir. Les frais sont à la charge de la marchandise.

CHAPITRE II.

Exécution du contrat de transport.

Article 14.

Remise au transport et chargement des marchandises.

§ 1. — La remise au transport des marchandises est régie par les lois et règlements en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au Chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur a la gare expeditrice, a moins que la presente Convention ne renferme d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le Chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts, soit en wagons spéciaux aménagés, soit en wagons découverts bâchés, selon les indications des tarifs directs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs directs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice font règle pour tout le parcours.

Article 15.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives.

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autres autorités administratives sont remplies par le Chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en cherger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le Chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur peut, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations prévues à l'alinéa ci-dessus pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles, sans qu'en résulte pour lui droit de prendre possession de la marchandise ou d'effectuer les opérations.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales ou de pollice ou autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le Chemin de fer opère de la façon qui lui parait être

la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Est assimilée à une demande d'accomplissement des formalités douanières par le Chemin de fer, la mention « franco de douane » inscrite par l'expéditeur en lettre de voiture. Dans ce cas, le Chemin de fer peut, à son choix, accomplir cette opération en cours de route ou bien à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au quatrième alinéa du § 1 du présent article, lorsque la gare destinataire est pourvue d'un bureau de donne. si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive à destination sous régime de douane, le destinataire a le droit d'accomplir, à la gare destinataire, les formalités de douane. S'il use de ce droit, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi et retirer la lettre de voiture.

Le Chemin de fer peut procéder comme il est dit au § 1 si, dans un délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la letre de voiture.

Article 16.

Livraison.

§ 1. — Le Chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire indiquée par l'expéditeur, la lettre de voiture et la marchandise contre quittance et paiement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au Chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

§ 2. — La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du Chemin de fer de remettre la marchandise au domicile du destinataire, soit dans la localité où est située la gare destinataire, soit dans une autre localité, sont réglées conformément aux lois et règlements applicables au Chemin de fer chargé de la livrason.

§ 3. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de domander au Chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu au § 1 de l'art. 30, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du Chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport, à condition d'exécuter préalablement les obligations que ce contrat lui impose.

Article 17.

Paiement des frais de transport.

§ 1. — Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires et autres frais survenant en cours de route) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'applications de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport et non comme frais accessoires, les frais accessoires qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul de la taxe.

§ 2. — L'expéditeur qui prende à sa charge le totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la rubrique de la lettre de voiture à ce destinée, sous le forme ci-après:

a) s'il prend à sa charge la totalité des prix de transport, ainsi que tous les frais accessoires qui, d'après les règlements et le tarif, peuvent être mis en compte par la gare expéditrice, il l'indique par le moit: « franco »;

b) s'il prend à sa charge de frais en sus de ceux qui sont compris en *a*) ci-dessus, il l'indique par les mots « franco y compris . . . » (désignation exacte des autres frais qu'il veut payer;

c) s'il prend à sa charge les frais de toute nature, il l'indique par le mots: « franco de tous frais »;

d) s'il ne prend à sa charge que les prix de transport, il l'indique par les mots: « franco de port »;

e) s'il prend à sa charge la totalité ou une partie des frais accessoires ou des frais survenant en cours de route, il l'indique par les mots: « franco de tous frais accessoires » ou « franco de tous frais survenant en cours de route » ou « franco de . . . » (désignation exacte des frais qu'il veut payer);

f) s'il prend à sa charge tout ou partie des frais afférents au transport jusqu'à un point frontière ou une gare frontière, il l'indique par l'une des mentions prévues ci-dessus, complétée par les mots: « .. . jusqu'à x »;

g) s'il prend à sa charge une somme déterminée, il l'indique par les mots: « franco pour . . . » (indication de la somme en toutes lettres).

La mention « franco de douane » signifie que l'expéditeur aura à payer toutes les sommes que les services de douane perçoivent du Chemin de fer, ainsi que les frais accessoires et autres à percevoir par le Chemin de fer pour le dédouanement.

Il est permis d'inscrire à la fois dans la lettre de voiture plusieurs mentions concernant l'affranchissement qui se complètent l'une l'autre.

§ 3. — Les frais afférents au transport que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture, sont considérés comme mis à la charge du destinataire.

§ 4. — Le Chemin de fer expéditeur peut cependant exiger de l'expediteur l'avance des frais afférents au transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment les frais afférents au transport.

§ 5. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut pas être fixé exactement au moment de la remise au transport, le Chemin de fer peut exiger, à titre de garantie, le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard un mois après l'expiration du délai de livraison. Un compte de frais dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre remise du reçu.

§ 6. — Sauf dans le cas prévu au § 5, la gare expéditrice doit spécifier, tant dans le duplicata que dans la lettre de voiture, les frais perçus en port payé.

Article 18.

Application irrégulière du tarif.

§ 1. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport, et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 2. Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0,50 fr. par lettre de voiture, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 3. — Le paiement au Chemin de fer des différences en moins incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque le lettre de voiture a été acceptée par le destinataire, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'une différence en moins que dans la mesure où elle porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément de la différence est à la charge du destinataire.

§ 4. — Les sommes dues en vertu du présent article sur une lettre de voiture portent intérét à six pour cent lorsqu'elles dépassent dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 19.

Remboursements et débours.

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement, jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement à l'expéditeur qu'autant que le montant en a été verse par le destinataire. Ce montant doit être mis à la disposition de l'expéditeur dans le délai de six semaines à partir de ce versamment; en cas de retard, des intérêts à six pour cent sont dus à dater de l'expiration du délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le Chemin de fer est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due lors même que le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare espéditrice.

Article 20.

Obligations du Chemin de fer destinataire.

Le Chemin de fer destinataire est tenu d'opérer le recouvrement de la totalité des créances résultant du contrat de transport notamment des frais de transport, des frais divers, de ceux de douane, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des Chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

CHAPITRE III.

MODIFICATION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Article 21.

Droit de modifier le contrat de transport.

§ 1. — L'espéditeur a seul le droit de modifier le contrat de transport:

a) en retirant la marchandise à la gare expéditrice;

b) en l'arrêtant en cours de route;

c) en ajournant sa livraison;

d) en le faisant livrer au lieu de destination ou en tout autre point situé en deçà ou au delà, au destinataire indiqué sur la lettre de voiture ou à une autre personne;

e) en ordonnant son retour à la gare expéditrice.

A moins de dispositions contraires des tarifs du Chemin defer expéditeur, sont acceptées les demandes des modification du contrat de transport tendant:

f) à l'établissement d'un remboursement;

g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;

h) à l'affranchissement des frais de transport et autres frais selon les modalités prévues au § 2 de l'article 17, lettres *a*) à *e*) inclus et *g*).

Dans les cas visés aux lettres *d*) et *e*), l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition faite à petite vitesse soit réexpédiée à grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services. Il peut également indiquer le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

D'autres modifications que celles qui sont enumérées ci-dessus ne sont admises en aucun cas.

Les modifications au contrat de transport ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les modifications au contrat de transport mentionnées ci-dessus doivent être données au moyen d'une declaration écrite, rédigée conformément aux dispositions du deuxième alinèa du § 2 de l'article 6, signée par l'expéditeur et conforme au formulaire constituant l'Annexe IV à la présente Convention.

Cette déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au Chemin de fer et rendu par se dernier à l'expétiteur. Le Chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de ce dernier en cas de retrait du remboursement.

Toute modification au contrat ordonnée par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites ci-dessus et nulle et non avenue.

§ 3. — Le Chemin de fer ne donne suite aux modification de contrat ordonnées per l'expéditeur que l'orsqu'elles sont transmises par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare distinataire ou la gare d'escale est prévenue, à ses frais, par un télégramme, ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrie. Dans ces cas, à moins que le tarif direct international ou d'autres accords entre les Chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'escale doit s'abstenir soit de remettre la lettre de voiture, soit de livrer la marcandise au destinataire, soit enfin de procéder à la réexpédiction de l'envoi jusqu'à ce qu'elle ait reçu la déclaration écrite.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture, lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou lorsque celui-ci a fait valoir le droit résulant du contrat de transport conformément au § 3 de l'article 16. A partir de ce moment, le Chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire, sous peine d'être responsable

envers lui des conséquences de leur inexécution dans les conditions déterminées au titre III.

Article 22.

Exécution des modifications apportées au contrat de transport.

§ 1. — Le Chemin de fer ne peut ni se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention au premier alinéa du § 1 de l'article 21, ni apporter des retards ou des changements dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent au Chemin de fer qui doit les exécuter;

b) l'éxécution est de nature à troubler le service régulier de l'exploitation;

c) l'éxécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en viguer dans les Etats à emprunter, notamment au point de vue des prescriptions des douanes, octrois, autorités fiscales ou de police et autre autorités adminitratives;

d) la valeur de la marchendise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais du transport dont cette marchandise sera gravée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, l'expéditeur est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le Chemin de fer n'est pas à même de prévoir à l'avance ces empêchements, l'expéditeur supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution donné à ses ordres

§ 2. — Si l'expéditeur a prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le port est perçu jusqu'à cette gare d'après les tarifs applicables entre la gare expéditrice et la susdite gare intermédiaire.

Si toutefois la marchandise a déjà dépassé la gare intermédiaire, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare où le transport a été arrêté jusqu'à la gare intermédiaire, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expéditeur a prescrit le renvoi à la gare expéditrice, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la gare éxpeditrice, d'après les tarifs applicables pour ce parcours.

Si l'expediteur a prescrit la réexpédition à une autre gare, le port est calculé: 1° jusqu'à la gare où le transport a été arrêté, d'après les tarifs applicables entre cette gare et la gare expéditrice; 2° depuis la gare de réexpédition jusqu'à la nouvelle gare destinataire d'après les tarifs applicables entre ces deux dernières gares.

§ 3. — Le Chemin de fer a droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés au § 1 de l'article 21, à moins que ces frais n'aient eu pour cause une faute commise par lui.

Article 23.

Empêchements au transport.

§ 1. — Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu, il appartient au Chemin de fer de décider s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions, ou bien s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire. Le Chemin de fer est fondé à réclamer le prix du transport par cette autre voie et dispose des délais correspondants, même s'ils sont plus élevés que par l'itinéraire primitif, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le Chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le Chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues au § 5 de l'article 5.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si d'après l'appréciation du Chemin de fer ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le Chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut résilier le contrat, à charge par lui de payer au Chemin de fer, suivant le cas, soit le prix du transport pour le parcours déjà effectué, soit les frais préparatoires au transport, ainsi que tous ceux qui sont prévus par les tarifs, à moins que le Chemin de fer ne soit en faute.

§ 5. — Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donne, dans les cas prévus au présent article, ne peuvent modifier ni la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

§ 6. — Il n'est pas donné suite aux instruction de l'éxpediteur qui ne seraient pas adressées par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 7. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux réglements relatifs aux empêchements à la livraison en viguer sur le Chemin de fer sur lequel la marchandise a été retenue.

§ 8. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu dans le plus bref délai possible.

§ 9. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 24.

Empêchement à la livraison.

§ 1. — Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné par télégraphe. L'expéditeur doit, en outre, être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de ces avis sont à la charge de la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

Si, après l'avoir refusée, le destinataire se présente pour prendre livraison de la marchandise, celle-ci lui est livrée, à moins que la gare destinataire n'ait reçu entre temps des instructions contraires de l'expéditeur. Avis de cette livraison doit être donné immédiatement à l'expéditeur par une lettre recommandée dont les frais restent à la charge de la marchandise.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit returnée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

§ 2. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 du présent article et sous réserve des dispositions de l'article 43, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est détérminé par les lois et règlement en vigueur pour le Chemin de fer chargé de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'expéditeur; toutefois, si la lettre de voiture a été retirée, le produit net de la vente doit être mis à la disposition du destinataire. Si le produit est inférieur aux frais grevant la marchandise, l'expediteur, ou si la lettre de voiture a été retirée, le destinataire est tenu de payer la différence.

§ 3. — Les dispositions de l'article 22 sont applicables aux transport effectués en vertu du présent article.

CHAPITRE IV.

Garantie des droits du Chemin de fer.

Article 25.

Droit de gage du Chemin de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste, pour la totalité des créances indiquées à l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve en la possession du Chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

§ 2. Les effets du droit de gage sont réglés d'après les lois et règlements de l'Etat où s'effectue la livraison.

TITRE III

Responsabilité des Chemins de fer. Actions.

CHAPITRE PREMIER.

Responsabilité.

Article 26.

Responsabilité collective des Chemins de fer.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'execution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et accepte les obligations qui en résultent sans préjudice des dispositions du § 3 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

§ 3. — La responsabilité du Chemin de fer, fondée sur la presente Convention, cesse a la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture, même si l'expéditeur a désigné un autre lieu de destination. Le transport au delà est régi par les lois et règlements interieurs.

Article 27.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer et responsable dans les conditions déterminées au présent chapitre du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou pertielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité en cas de perte totale ou pertielle ou d'avarie s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du Chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.) ou un cas de force majeure.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que le retard a eu pour cause des circostances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

§ 4. — Lorsqu'une marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée sans rupture de charge aux conditions de la même Convention et qu'elle est restée sous la surveillance du Chemin de fer, il y a présomption, si une perte partielle ou une avarie est constatée, qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport.

Article 28.

Restrictions à la responsabilité en cas de dommages pouvant résulter de certaines causes.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est pas responsable des dommages qui résultent d'une ou plusieurs des causes ci-après:

a) danger inhérent au transport en wagons découverts, pour les marchandises qui auront été transportées de cette manière en vertu, soit des prescriptions de tarifs, soit des convention passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture;

b) danger résultant soit de l'absence d'emballage, soit des défectuosités de l'emballage, pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées;

c) danger inhérent aux opération de chargement ou de déchargement ou résultant d'un chargement défectueux, pour les marchandises chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, en vertu soit des tarifs, soit des convention passées avec l'expéditeur et mentionnes dans la lettre de voiture soit des conventions passées avec le destinataire;

d) danger particulier, soit de perte totale ou partielle, soit d'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanées, coulage extraordinaire, dessication, déperdition, auquel certaines marchandises sont exposées par des causes inhérentes à leur nature;

e) danger résultant du fait soit que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète, soit que des objets admis seulement sous certaines conditions ont été expédiés sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou sans que l'expéditeur ait pris les mesures de précaution prescrites;

f) danger particulier que le transport entraîne pour les animaux vivants;

g) danger que l'escorte des animaux vivants ou des marchandises a pour but d'écarter, lorsqu'aux termes soit

de la présente Convention, soit des tarifs, soit des conventions passées avec l'expéditeur et mentionnées dans la lettre de voiture, le transport de ces animaux ou de ces marchandises doit être effectué sous escorte.

§ 2. — Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une ou de plusieurs de ces causes, il y a présomption qu'il en résulte, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à la lettre *a)* du § 1 s'il y a manquant anormal ou perte de colis.

Article 29.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle de la marchandise.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du Chemin de fer elle est calculée:

d'après le cours à la bourse,

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,

à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 100 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 34.

Sont en outre rembousés le prix du transport, les droits de douane et autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamées qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et au lieu du paiement.

Article 30.

Présomption de la perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée.

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais tels qu'il sont calculées a l'article 11.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut stipuler dans la quittance qu'il demande à être avisé immédiatament dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité,

Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport de la marchandise depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 33 et, s'il y a lieu, au § 3 de l'article 35.

§ 4. — A défaut soit de la stipulation dans la quittance prévue au § 2 ci-dessus, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 31.

Restrictions de la responsabilité en cas de déchet de poids.

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui à raison de leur nature particulière, subissent généralement un déchet de poids par le seul fait du transport, le Chemin de fer ne répond que de la partie du manquant qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) deux pour cent du poids pour les marchandises liquides ou remises à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,
Bois de teinture râpés ou moulus,
Cornes et onglons,
Crins,
Cuirs,
Déchets de peaux,
Ecorces,
Feuilles de tabac fraîches,
Fourrures,
Fruits frais,
Fruits séchés ou cuits,
Graisses,
Houblon,
Laine,
Légumes frais,
Mastic frais,
Os entiers ou moulus,
Peaux,
Poissons séchés,
Racines,
Savons et huiles concrètes,
Sel,
Soies de porc,
Tabac hâché,
Tendons d'animaux;

b) un pour cent pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 du présent article ne peut êre invoquée s'il est prouvé, d'après les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance est calculée pour chaque colis, lorsque son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles de l'article 28.

Article 32.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit, sauf l'exception prévue à l'article 34, payer le montant de la dépréciation

subie par la marchandise, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35 et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 33.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — En cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payes un dixième du prix du transport pour chaque fraction du retard correspondant au dixième du délai de livraison, toute fraction du retard inférieure à un dixème du délai de livraison étant comptée pour un dixième. La moitié du prix du transport constitue l'indemnité maximum.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 32.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 29 et 32 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 34.

Limitation de l'indemnité en vertu de certains tarifs.

Lorsque le Chemin de fer offre au public des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix total calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter par un maximum l'indemnité due à l'ayant droit, en cas d'avarie, de perte ou de retard.

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est dit à la lettre *k*) du § 6 de l'article 6.

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie de l'Etat de départ, en francs-or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — Il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire cette taxe et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut-être réclamé, en cas de retard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'un dommage est résulté de ce retard:

le double des sommes fixées par le § 1 de l'article 33 jusqu'à concurrence de l'intérêt déclaré;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard:

une indennité pouvant s'élever iusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 33, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*).

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle, ou d'avarie de la marchandise, ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 29 et 32 ou, s'il y a lieu, à l'article 34 et, en outre;

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle de la marchandise et dépassement du délai de livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 *b*) ne sont payées que jusqu'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

Article 36.

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard subis par la marchandise a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, l'ayant droit doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé, jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 29, 32, 33, 34 et 35 suivant le cas.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

L'ayant droit peut demander des intérêts, à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur une lettre de voiture, lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40, ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit, en outre, au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du Chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

CHAPITRE II.

Réclamations administratives. Actions, procedure et prescription en cas de litiges nés du contrat de transport.

Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. Quand elle est formée par le destinataire, il doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copie, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du réglement.

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions contre le Chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiénnent:

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport, comme il est dit à l'article 21;

au destinataire, à partir du moment où il a soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu du § 3 de l'article 16.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut actionner le Chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

Article 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le Chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres action qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer expéditeur, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans le cas où le Chemin de fer destinataire n'a pas reçu la marchandise, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre les dits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 4. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 5. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'istance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 43.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans delai et si possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant l'état et au besoin le poids de la marchandise et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit sur sa demande.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport.

§ 1. — L'acceptation de la marchandise éteint toute action contre le Chemin de fer provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

1° si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 3 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas trente jours, non compris celui de l'acceptation;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 43;

b) si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 43 n'a été omise que par la faute du Chemin de fer;

c) si la marchandise expédiée par wagon complet aux conditions de la présente Convention est réexpédiée conformément au § 4 de l'article 27 et que la perte partielle ou l'avarie a été constatée lors de la livraison au dernier destinataire;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'aceptation, à la condition:

a) que la vérification de la marchandise à la gare destinataire n'ait pas été offerte par le Chemin de fer à l'ayant droit;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise;

c) que l'ayant droit fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées ou le remboursement prévu à l'article 19.

§ 3. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après la réception de la lettre de voiture et le paiement des frais de transport, tant qu'il n'à pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater un dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait tout en recevant la marchandise ne seraient d'aucun effet, a moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans la lettre de voiture manque lors de la livraison, l'ayant droit peut constater, dans la quittance prévue au § 1 de l'article 16, que ces colis, dûment désignés, ne lui ont pas été livrés.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois, la prescription est de trois ans s'il s'agit:

a) de l'action de l'expéditeur en versement d'un remboursement perçu par le Chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action de l'expéditeur en versement du reliquat d'une vente effectuée par le Chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison:

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale:

du trentième jour après l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour de l'acceptation de la marchandise au transport;

pour les demandes concernant des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement:

du jour du règlement du compte avec l'expéditeur;

pour les demandes du Chemin de fer en remboursement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le Chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit:

du jour de la restitution de cette somme;

d) pour les demandes relatives aux remboursements prévus à l'art. 19:

du quarante-deuxième jour après l'expiration du délai de livraison;

e) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente:

du jour de la vente;

f) pour les demandes en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane:

du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressées au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les prièces qui y étaient iointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

RÈGLEMENT DES COMPTES. — RECOURS DES CHEMIN DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

§ 1. — Tout Chemin de fer qui a encaissé, soit au départ, soit à l'arrivée, les frais de transport ou d'autres créances résultant du contrat de transport, est tenu de payer aux Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

§ 2. — La remise de la marchandise par un Chemin de fer au Chemins de fer subséquent donne au premier le droit de débiter immédiatement le second du montant des frais et créances dont était grevée la marchandise au moment de sa remise, d'après la lettre de voiture, sous réserve du compte définitif à établir conformément au § 1 du présent article.

§ 3. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le Chemin de fer expéditeur est responsable des frais de transport et des autres frais qu'il n'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 4. — Si le Chemin de fer destinataire délivre la marchandise sans recouvrer à la livraison les frais et créances dont elle était grevée, il est responsable du paiement de ces frais et créances, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel de dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre *c*);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison.

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour causes des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 de la présente Convention sont partagés entre les différents Chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

1° Entre deux Chemins de fer voisins:

a) le délai d'expédition est partagé également;

b) le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun des deux Chemins de fer;

2° Entre trois Chemins de fer ou plus:

a) il est attribué d'abord, sur le délai d'expéditions, au premier, d'une part, et au dernier, d'autre part, douze heures pour la petite vitesse et six heures pour la grande vitesse;

b) le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre tous les Chemis de fer participants;

c) les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs sur chacun de ces Chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un Chemin de fer a droit sont attribués à ce Chemin de fer.

§ 4. — L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier Chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce Chemin de fer.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — In n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indeminté.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doi être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Son réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit puor un cas spécial.

TITRE IV

Dispositions diverses.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulations dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des dormalités prescriptes dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monetaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière appropriée, les cours auxquels il effectue la conversion des frais de transport, des remboursements, des frais accessoires et autres frais exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modification à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe V à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à iour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprise mentionnées à l'article 2

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satistaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de trasport international sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie a tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révison emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Il est institué, en vue de tenir à jour l'Annexe 1, une Commission d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un règlement qui forme l'Annexe VI de la présente Convention. Les décisions de cette Commission sont communiquées immédiatement aux Gouvernements des Etats participants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées à moins que, dans le délai de deux mois, calculé dès le jour de la notification, deux Gouvernement au moins n'aient formulé des objections. Elles entrent en vigueur le premier jour du troisième mois après le mois dans lequel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la communication des décisions.

Article 61.

Dispositions spéciales pour certains transports. Dispositions complémentaires.

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, les dispositions de l'Annexe VII doivent être appliquées.

§ 2. — Pour le transport des colis express, les Chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VIII.

§ 3. — Pour les transports énumérés ci-après, deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les Chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention ; notamment l'emploi d'un document de transport différent du formulaire constituant l'Annexe II à la présente Convention peut-être prévu.

Les transports visés sont les suivants :

1° transports avec document de transport négociable ;

2° transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture ;

3° transports de journaux ;

4° transports de marchandises destinées aux foires ou expositions ;

5° transports de cadr vides ou chargés ;

6° transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées par chemin de fer.

§ 4. — Les dispositions complémentaires que certains Etat contractants ou certains Chemins de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention, sont communiquées par eux à l'Office central.

Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Article 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après :

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en viguer de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des pédiodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette pédiode, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63.

Ratifications.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposées le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressée à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande et un texte en langue italienne qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, la texte français fait foi.

TITRE V.

Dispositions transitoires.

Article 65.

Etant donné que la valeur respective des monnaies en usage dans les différents Etats est sujette à des brusques variations et que, d'autre part, pour des raisons d'ordre économique ou financier, centains Etats peuvent être amenés à prendre des mesures de nature à soulever des difficultés pour l'application des dispositions du Chapitre III du Titre III de la Convention, chaque Etat pourra, soit par

des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique tels que des autorisations générales ou particulières données aux Administrations de Chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention, en décidant, pour certains trafics:

1° *a*) que les expéditions au départ de cet Etat ne seront admises qu'en port payé jusqu'à ses frontières;

b) que les expéditions ne seront, à l'entrée de cet Etat, grevées d'aucun frais ou que les expéditions à destination de cet Etat ne pourront être affranchies au départ que jusqu'à ses frontières;

c) que le port des expéditions en transit par cet Etat sera payé, selon les accords des intéressés, soit dans le pays de départ, soit dans le pays d'arrivée;

2° que les transports qui empruntent les lignes de cet Etat ne pourront être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis;

3° qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne l'affranchissement et le remboursement.

Les mesures prises en conformité du présent article seront communiquées à l'Office central de Berne. Elles entreront en vigueur, au plu tôt, à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date à laquelle l'Office central aura notifié ces mesures aux autres Etats. Les envois en cours de route ne seront pas affectés par lesdites mesures.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'*Allemagne*:

ULRICH von HASSEL — HEINRICH NIEMACK — JOHANNES KOFFKA.

Pour l'*Autriche*:

Dr. ANT. RINTELEN.

Pour la *Belgique*:

P. ALBERT DE LIGNE.

Pour la *Bulgarie*:

Général IVAN VOLKOFF.

Pour le *Danemark*:

J. C. W. KRUSE.

Pour la *Ville Libre de Dantzig*:

ALFRED WYOSOCKI.

Pour l'*Espagne*:

G. DE OJEDA.

Pour l'*Estonie*:

A. SCHMIDT.

Pour la *Finlande*:

PONTUS ARTTI.

Pour la *France*:

CHARLES DE CHAMBRUN.

Pour la *Grèce*:

M. C. MÉLAS.

Pour la *Hongrie*:

FRÉDÉRIC VILLANI.

Pour l'*Italie*:

LODOVICO LUCIOLLI — A. GIANNINI — LUIGI MACCALINI — LUDOVICO BELMONTE — MASSIMO CHIESA — P. QUARONI — A. LANDRA — SALVATORE MALTESE — LA VALLE — LUCA PIETROMARCHI — A. FILONI — S. SCOCCIANTI.

Pour la *Lettonie*:

Dr. A. SPEKKE.

Pour le *Liechtenstein*:

HUNZIKER.

Pour le *Luxembourg*:

DUMONT.

Pour la *Norvège*:

J. IRGENS.

Pour les *Pays-Bas*:

J. PATIJN.

Pour la *Pologne*:

ALFRED WYSOCKI.

Pour la *Roumanie*:

J. LUGOSIANU.

Pour la *Suède*:

ERIK SJOBORG.

Pour la *Suisse*:

HUNZIKER.

Pour la *Tchécoslovaquie*:

F. CHVALKOVSKY.

Pour la *Turquie*:

ZEKI NEBIL.

Pour la *Yougoslavie*:

Y. DOUTCHITCH.

Pour la *Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre*:

L. D'EHRNROOTH.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

p. *Il Ministro per gli affari esteri*:

SUVICH.

ANNEXE I.

(Article 4).

Prescritions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions

(Texte issu des délibérations d'octobre 1932 de la Commission d'experts de l'Annexe I).

OBSERVATION PRÉLIMINAIRE.

1 Les marchandises inscrites dans l'Annexe I doivent être désignées dans la lettre de voiture sous la dénomination admise dans l'Annexe. Cette dénomination doit être soulignée en rouge.

2 Les objets qui, rentrant dans la définition des Classes I, II et VI, n'y sont pas dénommés, sont exclus du transport. Les objets qui, rentrant dans la définition des Classes III, IV et V, n'y sont pas dénommés, sont admis au transport sans condition.

3 Les matières énumérées dans l'Annexe I peuvent être emballées en commun:

a) avec des objets qui ne sont pas mentionnés dans l'Annexe I, à la condition que ladite Annexe l'autorise,

b) avec d'autres matières, énumérées dans l'Annexe I, à la condition que pour chacune de ces matières, emballées en commun, ledit emballage en commun soit expressément autorisé par les conditions de transport respectives.

3 *a* Les matières énumérées dans l'Annexe I peuvent être chargées dans un même wagon ensemble ou avec d'autres objects, à moins que l'Annexe I ne l'interdise.

4 En tant que l'Annexe I ne contient pas de prescriptions contraires, l'acceptation au transport en grande vitesse des objets énumérés dans l'Annexe I n'est soumise à aucune restriction.

5 En tant que les prescriptions ci-après prévoient l'apposition d'une étiquette conforme aux modèles prévus par l'Annexe I (voir à la fin), la fixation, par l'expéditeur, de ces étiquettes sur les colis se fera de préférence en les collant ou en les fixant d'une autre manière appropriée; ce n'est qu'au cas où la nature des colis ne le permettrait pas qu'elles seraient collées sur des cartons ou tablettes solidement attachés aux colis. Aux lieu et place des étiquettes, les expéditeurs peuvent apposer sur les colis des signes indélébiles qui correspondent exactement aux modèles prescrits.

6 Pour les envois de marchandises qui doivent être munis d'étiquettes ou de signes conformes aux modèles nos 1, 1a, 2, 2a, 3, 4, 5, et 10, des étiquettes du même modèle doivent être apposées, avant le commencement du chargement, sur les deux côtés des wagons.

Les colis faisant partie de chargements complet, de marchandises sujettes à l'apposition d'étiquettes conformes aux modèles nos 4, 5 et 10 sont exempts de cette règle à condition que l'on appose des étiquettes du même modèle sur les deux côtés du wagon.

7 En tant que l'Annexe I prescrit des inscriptions sur les emballages, celles-ci doivent être rédigées en une des langues officielles du pays expéditeur. En outre, l'expéditeur devra joindre à l'inscription une traduction française, allemande ou italienne, à moins que les tarifs internationaux ou les accords spéciaux conclus entre les administrations ferroviaires ne contiennent une disposition contraire.

CLASSE I.

Matières sujettes à l'explosion

I *a*. EXPLOSIFS DE MINE OU DE TIR [1]).

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

A. — EXPLOSIFS [2])

1er *Groupe.*

EXPLOSIFS POUVANT ÊTRE TRANSPORTÉS COMME EXPÉDITIONS PARTIELLES.

8 1° La *nitrocellulose* (fulmi-coton, coton nitré pour collodion), à savoir:

a) *sous forme d'ouate et non comprimée*:

α) contenant au moins 25 % d'eau (75 parties de matières sèches et 25 parties d'eau) ou au moins 25 % d'alcool (alcool éthylique, propylique, butylique, amylique) ou d'alcool et d'eau; ou d'un mélange desdits alcools et de camphre (75 parties de matières sèches et 25 parties d'alcool, d'alcool et d'eau, ou d'un mélange d'alcool et de camphre);

β) avec jusqu'à 12 % d'azote dans une proportion de 75 parties de nitrocellulose sèche pour au moins 25 parties de xylol.

b) comprimée, contenant au moins 15 % d'eau (85 parties de matière sèche et 15 parties d'eau).

La nitrocellulose doit satisfaire aux conditions de stabilité suivantes:

La nitrocellulose chauffée pendant deux heures à une température de 132° C ne doit pas dégager plus de 3 centimètres cubes d'oxyde d'azote pour 1 gr. de nitrocellulose; la température d'inflammation doit être supérieure à 180° C.

9 2° Les *corps nitrés organiques*, à savoir:

a) le *trinitrotoluol*, le *hexanitrodiphénylamine* et l'*acide picrique;*

b) en quantités isolées n'excédant pas 500 gr. et d'un poids net total de 5 kg. correspondant à un poids brut de 15 kg. au plus:

les *corps nitrés* qui ne sont pas plus dangereux que l'acide picrique, comme préparations pour des buts scientifiques et pharmaceutiques.

10 3° *Explosifs à base de nitrate d'ammoniaque,* à savoir *explosifs à base de nitrate d'ammoniaque non gélatineux* et *explosifs à base de nitrate d'ammoniaque gélatineux* (gélatinés avec de la dinitrochlorhydrine ou du dinitroglycol):

à la condition toutefois qu'ils puissent être entreposés pendant 48 heures à una température de 75° C sans dégager d'oxyde d'azote et ne soient pas plus dangereux au choc, au frottement ou à l'inflammation

---

1) Les substances non utilisées en vue du tir ou pour provoquer des explosions, que le contact d'une flamme ne peut faire détoner et qui ne sont pas plus sensibles au choc ou à la friction que le dinitrobenzol, ne rentrent pas dans les explosifs au sens des présents dispositions.

En ce qui concerne l'expédition d'une de ces substances, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: « Cette matière satisfait aux conditions de l'annotation 1) de la Classe 1a de l'Annexe I à la C. I. M. ».

2) Dans les explosifs, la nitroglycérine peut être remplacée en tout ou en partie par du nitroglycol ou de la dinitrochlorhydrine ou par un mélange nitré de glycérine et sorbite ou par un mélange nitré de glycol ou chlorhydrine et sorbite ou par un mélange nitré de glycérine, sorbite, glycol ou chlorhydrine, dans les trois derniers cas avec une addition de dyphénylamine.

avant ou après l'emmagasinage que l'explosif de comparaison de la composition suivante: 80 pour cent de nitrate d'ammoniaque, 12 pour cent de trinitrotoluol, 4 pour cent de farine de bois et 4 pour cent de nitroglycérine. Ces explosifs doivent, d'après les prescriptions du pays expéditeur, pouvoir être expédiés aux conditions les moins rigoureuses pour les explosifs.

11 4° Les *poudres de mine lentes analogues à la poudre noire* et de la composition suivante:

mélange de 70 à 75 pour cent de nitrate de soude, dont jusqu'à 20 pour cent de la totalité de l'explosif peuvent être remplacés par du nitrate de potasse, 9 à 11 pour cent de soufre et 10 à 15 pour cent de houille ou de lignite, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, élles puissent être expédiées aux conditions les moins rigoureuses pour les explosifs.

11 a 2e *Groupe.*

EXPLOSIFS QUI NE PEUVENT ÊTRE TRANSPORTÉS QU'EN WAGONS COMPLETS

a) Les *corps nitrés organiques* qui, emmagasinés pendant 48 heures à une température de 75° C, n'offrent aucune variation de poids, et qui, soumis au choc, au frottement ou à l'inflammation, ne sont pas plus dangereux:

insolubles dans l'eau — que la tétranitrométhylaniline [1])

solubles dans l'eau — que la trinitrorésorcine.

b) Les *explosifs chloratés et perchloratés* (mélanges de chlorates ou de perchlorates, alcalins ou alcalino-terreux, avec des combinaisons riches en carbone, telles que charbon, hydrocarbures, résines, huiles, hydrocarbure aromatiques nitrés, farines végétales, sels inorganiques et autres semblables), à la condition que, d'après les prescriptions due pays expéditeur, ils soient admis au transport par chemin de fer.

Les *mélanges chloratés* ne doivent renfermer aucun sel ammoniacal. Les explosifs, lorsqu'ils sont soumis au choc, au frottement ou à l'inflammation, ne doivent pas être plus dangereux qu'un explosif chloraté contenant les éléments suivants: 80 pour cent de chlorate de potasse, 10 pour cent de dinitrotoluol, 5 pour cent de trinitrotoluol, 4 pour cent d'huile de ricin et 1 pour cent de farine de bois.

c) Le *tétranitrate de pentaerythrite* (nitropentaerythrite) finement cristallisé et uniformément humecté avec 30 pour cent d'eau.

d) La *poudre noire* (mélange de nitrate de potasse ou de nitrate de soude, de soufre et de charbon de bois) sous forme de poudre en grains, de poudre comprimée ou de pulvérin, qui n'est pas plus dangereuse au choc, au frottement ou à l'inflammation que la poudre de chasse moulue la plus fine de la composition suivante: 75 pour cent de nitrate de potasse, 10 pour cent de soufre et 15 pour cent de charbon de bourdaine, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur elle soit admise au transport par chemin de fer.

e) Les *dynamites* et *explosifs analogues à la dinamite* à la condition que, d'après les prescription du pays expéditeur, ils soient admis au transport par chemin de fer.

[1]) La tétranitrométhylaniline peut être transportée en expéditions partielles par quantités n'excédant pas 200 kg., emballée dans des caisses contenant tout au plus 25 kg. chacune.

Ces dynamites ne doivent pas être plus dangereuses que la gélatine explosive avec 93 pour cent de nitroglycérine.

B. — POUDRES DE TIR.

11 b 1er *Groupe.*

POUDRES DE TIR SUSCEPTIBLES D'ÊTRE TRANSPORTÉES COMME EXPÉDITIONS PARTIELLES

à savoir:

Poudres de nitrocellulose gélatinées et à faible fumée et poudre de nitrocellulose renfermant de la nitroglycérine à l'exclusion de poudres en poussier au des poudres poreuses, à la condition que, d'après les prescriptions du pays expéditeur, elles puissent être expédiées aux condintions les moins rigoureuses pour les explosifs.

11 c 2e *Groupe.*

POUDRES DE TIR QUI NE PEUVENT ÊTRE TRANSPORTÉES QU'EN WAGONS COMPLETS

à savoir:

a) *Poudres de nitrocellulose gélatinées et à faible fumée ne répondant pas à toutes les conditions auxquelles doivent satisfaire les poudres du* 1er *groupe.*

b) *Poudres de nitrocellulose non gélatinées et à faible fumée* (*dites poudres mélangées*).

c) *Poudre noire* (*comprimée ou granulée*) *et poudres similaires utilisées pour le tir.*

Les poudres de tir énumérées sous *a*) et *b*) doivent avoir la même stabilité que celle qui, d'après les prescription du pays expéditeur, est exigée pour les poudres de tir du 1er groupe.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

12 (1) La *nitrocellulose dénommée sous A,* 1er *groupe,* 1° *a*) *et* 1° *b*) doit être renfermée dans des récipients en bois forts, étanches et bien fermés, imperméables à l'eau ou à l'alcool, ou dans des récipients en fer-blanc, en zinc ou en alluminium (caissettes), ou dans des tonneaux en carton résistants et imperméables ou dans des tonneaux en fer revêtus à l'intérieur d'une couche de zinc ou de plomb. Les caissettes et les tonneaux en fer doivent être étanches et munis d'une fermeture hermétique pouvant céder à une pression intérieure. Les caissettes doivent à leur tour être solidement emballées soit isolément, soit à plusieurs ensemble, dans de fortes caisses en bois, avec de la paille, du papier ou d'autres matières souples de ce genre remplissant bien tous les espaces vides. En ce qui concerne les récipients en bois et les tonneaux en carton, l'imperméabilité à l'eau et à l'alcool doit être assurée au moyen d'un revêtement interieur suffisamment étanche, par exemple au moyen de feuilles de zinc ou d'une couche ininterrompue de papier paraffiné.

13 Le *trinitrotoluol* doit être solidement emballè dans de forts récipients en bois, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Le *trinitrotoluol dit liquide* peut être emballé non seulement dans de forts récipients en bois étanches et bien fermés, mais aussi dans des récipients en fer; ceux-ci doivent avoir une fermeture absolument hermétique, qui puisse céder, en cas d'incendie, à la pression des gaz qui se dégagent dans l'intérieur du récipient.

14 *L'acide picrique* et *l'hexanitrodiphénylamine* doivent être solidement emballés dans des récipients en bois résistants, étanches et bien fermés. Au lieu de récipients en bois, on peut aussi employer des tonneaux en carton résistants et imperméables. Les matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) doivent être exclues de l'emballage de l'acide picrique.

15 Les *corps nitrés organiques dénommés sous A,* 1^er^ *groupe,* 2° *b)* — chiffre marginal 9 — doivent être bien emballés dans des récipients en verre ou en grès, et ceux-ci doivent à leur tour être bien emballés dans des récipients en bois forts, étanches et fermant bien

15 *a* Les *poudres de tir dénommées sous B,* 1^er^ *groupe,* doivent être emballées comme suit:

Les *poudres à base de nitrocellulose contenant de la nitroglycérine* doivent être renfermées dans des boîtes en fer-blanc ou en carton ou dans des sachets, en tissu serré et paraffiné, bien fermés, rangés soit isolément, soit à plusieurs, et convenablement immobilisés dans une forte caisse en bois, bien fermée et parfaitement étanche de façon à éviter toute perte du contenu. S'il s'agit de poudres en bâtons, en fils, en bandes ou en petites plaques, le premier emballage dans les boîtes ou dans les sachets n'est pas nécessaire, mais alors la caisse doit être complètement revêtue à l'intérieur d'un tissu ou papier paraffiné ou huilé.

Au lieu des caisses en bois l'on peut aussi utiliser de forts tonneaux en carton résistants, imperméables et bien fermés. Dans se cas, le premier emballage dans des boîtes ou dans des sachets, ainsi que le revêtement, en papier ou en tissu, à l'intérieur du récipient ne sont pas necessaires.

Les *poudres à base de nitrocellulose gélatinée* doivent être renfermées dans des boîtes en carton ou en ferblanc ou en fer zingué munies d'une fermeture hermétique pouvant toutefois céder à une pression intérieure.

Ces boîtes doivent être rangées, soit isolément, soit à plusieurs, dans une caisse en bois d'une façon analogue à ce qui a été prescrit pour les poudres à base de nitrocellulose contenant de la nitroglycérine.

15 *b* L'emballage des *explosifs au nitrate d'ammoniaque, des poudres de mine lentes analogues à la poudre noire, des corps nitrés organiques dénommés sous A, 2^e^ groupe, a), des explosifs chloratés et perchloratés, du tétranitrate de penthaerythrite, de la poudre noire, des dynamites et des explosifs analogues à la dynamite, de même que des poudres de tir dénommées sous B, 2^e^ groupe,* s'effectue conformément aux prescriptions du pays expéditeur.

16 (2) Les poids brut d'un colis contenant des *matières dénommées sous A, 1^er^ groupe, 1° et 2° a)* et des *mantières dénommées sous B, 1^er^ group*, ne doit pas dépasser 120 kg. s'il s'agit de caisses; lorsqu'il s'agit d'emballage dans des fûts susceptibles d'être roulés, le poids brut de 120 kg est admis pour *l'acide picrique* et pour *l'hexanitrodiphénylamine* et celui de 300 kg. pour les *matières dénommés sous A, 1^er^ groupe, 1° et pour le trinitrotoluol.*

17 (3) Tout colis renfermant des *explosifs ou des poudres de tir du 1^er^ groupe* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n. 1. Tout colis renfermant des *explosifs ou des poudres de tir du 2^e^ groupe* doit être muni d'une étiquette conforme al modèle n. 1 a.

En outre, les colis contenant de *l'acide picrique* doivent porter l'inscription en caractère rouges bien apparents « Acide picrique ».

B. *Remise au transport.*

18 Il est interdit de remettre au transport en grande vitesse: Les *explosifs et les poudres de tir du 2^e^ groupe.*

Ne peuvent non plus être remis au transport comme expéditions partielles en grande vitesse les *autres explosifs de la classe 1a.*

Sont exceptés de cette interdiction:

1° les *explosifs au nitrate d'ammoniaque* (A, 1^er^ groupe, 3°),

2° le *trinitrotoluol* [A, 1^er^ groupe, 2° *a*)],

3° les *poudres des tir 1^er^ groupe* (B, 1^er^ groupe).

C. *Lettres de voiture. Attestations.*

19 (1) La désignation de la marchandise doit être encadrée:

a) une fois en rouge en ce qui concerne les *explosifs et les poudres de tir de 1^er^ groupe,*

b) deux fois en rouge en ce qui concerne les *explosifs et les poudres de tir du 2^e^ groupe.*

(2) La lettre de voiture accompagnant des *explosifs et des poudres de tir du 1^er^ groupe* doit porter une attestation d'un chimiste agréé par l'autorité compétente ou de l'autorité de monopole ainsi conçue: « Explosif du 1^er^ groupe - Examiné », ou « Poudre de tir du 1^er^ groupe - Examinée ».

En outre, pour tous les envois de *matières dénommées sous A, 1^er^ groupe, 1° et 2°,* ou *dénommées sous B, 1^er^ groupe,* l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: : « L'emballage est conforme aux prescriptions de l'Annexe I à la C. I. M. ». Pour tous les envois de *matières dénommées sous A, 1^er^ groupo, 3° et 4°,* l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture: « L'emballage est conforme aux prescriptions du pays expéditeur ».

(3) Les règles suivantes doivent être observées pour les *explosifs et les poudres de tir du 2^e^ groupe:*

a) Les lettres de voiture porteront, outre les marques et numéros, le nombre, l'espèce des récipients et l'indication du poids brut de chaque récipient.

b) L'expediteur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit: « La nature et l'emballage des explosifs répondent aux prescriptions du pays expéditeur ». En outre, tout envoi de *cartouches de dynamite* doit être accompagné d'un certificat de provenance légalisé, établi par le fabricant, et d'une attestation d'un chimiste agrée par l'autorité compétente ou de l'autorité de monopole, certifiant que le conditionnement et l'emballage sont conformes aux prescriptions.

(4) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation dans la lettre de voiture est prescrite, l'attestation peut être omise, à condition que le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoi d'origine, ou que ses différentes parties proviennent de l'envoi d'origine, qui a été vérifié et pour lequel l'attestation a été délivrée, et que l'emballage d'origine n'a pas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

L'attestation à se sujet dans la lettre de voiture doit être libellée comme suit: « Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine ».

(5) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être ache-

miné le transport déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

D. *Matériel de transport.*

20 (1) Les *explosifs de toute nature* doivent être transportés dans des wagons à marchandises couverts.

(1) Les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe* sont soumis aux prescriptions suivantes:

a) On ne peut employer que des wagons pourvus d'appareils de choc et de traction à ressorts, à toiture forte et solide, ne présentant pas de fissures, munis de portes fermant bien et dépourvus, si possible, d'appareils de freinage.

b) Les wagons dans l'interieur desquels se trouvent en saillie des clous en fer, des vis, écrous, etc., ne peuvent être employés.

c) Les portes et les fenêtres des wagons doivent bien fermer et doivent toujours être tenues fermées.

(3) Les wagons dont les parois ou la toiture sont recouvertes de plomb ne doivent pas être employés pour le transport de l'*acide picrique.*

E. *Chargement et autres prescriptions.*

21 (1) Les *explosifs* ne doivent pas être chargés ensemble dans le même wagon,

avec les *pièces d'artifice pour signaux* (classe I b, 3°),
avec les *amorces détonantes* (classe I b, 5° A),
avec les *capsules à sondage* (classe I b, 5° B),
avec les *mèches détonantes instantanées* (classe I b, 5° C),
avec les *munitions de la classe I b dénommées sous* 11°.

Les *explosifs et les poudres de tir du 2e groupe* ne doivent pas être chargés ensemble dans le même wagon,
avec les *liquides combustibles* (classe III*a*) *du groupe A* 1.

(2) Il est interdit de charger des matières contenant du plomb (mélanges ou combinaisons) dans un même wagon avec de l'*acide picrique.*

(3) Le chargement des *explosifs et poudres de tir du 2e groupe* et encore soumis aux règles suivantes:

a) Les récipients doivent être placés dans les wagons de telle sorte qu'ils soient garantis contre tout frottement, cahot, heurt, renversement et chute des couches supérieures du chargement. Les tonneaux, notamment, doivent être placés non pas debout, mais horizontalement, être rangés parallèlement à la longueur du wagon et être garantis contre tout mouvement roulant par des cales en bois placées sous des couvertures épaisses et souples.

b) Les agrès spéciaux de chargement (couvertures, etc.) doivent être fournis par l'expéditeur et sont remis au destinataire avec la marchandise.

I b. MUNITIONS.

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

22 1° Les *mèches non amorcées*:

a) les *mèches à combustion rapide* [mèches composées d'un boyau épais à âme de poudre noire de grande section ou à âme de filaments de coton nitré; en ce qui concerne les mèches à combustion lente, voir classe I *c*, 1° e) - chiffre marginal 46 -];

b) les *cordeaux détonants*:

α) tubes métalliques à parois minces de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que l'acide picrique pur,

β) cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière explosible qui ne soit pas plus dangereuse que le tétranitrate de pentaerythrite (nitropentaerythrite).

23 2° Les *amorces non détonantes* (amorces qui ne produisent d'effet brisant ni à l'aide de détonateurs ni par d'autres moyens):

a) les *capsules pour armes à feu et pour munitions;*

b) les *douilles vides avec capsules pour armes* à feu de tous calibres;

c) les *étoupilles, vis-amorces ou autre amorces analogues contenant une faible charge de poudre noire,* actionnées par friction, par percussion ou par l'électricité;

les *amorces non détonantes pour grenades à main* (même munies d'un manche), *les capsules à poudre pour grenades d'exercice à main munies d'une manche et pour autres munitions,*

dans les deux cas à condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur;

d) les *fusées de projectiles sans détonateurs* ou *dispositifs provoquant un effet brisant, les amorces pour fusées de projectiles.*

24 3° Les *pièces d'artifice pour signaux*, notamment les *gros coups de canon* contenant 200 gr. au plus de poudre noire en grains ou 70 gr. de poudre à faible fumée, et les *pétards de chemin de fer,* à condition qu'ils soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

En ce qui concerne les petits coups de canon, d'une contenance de 75 gr. au maximum de poudre en grains, utilisés pour les pièces d'artifice, voir classe I c, 3° *b*) — chiffre marginal 48 —.

25 4° Les *cartouches pour armes à feu portatives*:

a) les *cartouches terminées, dont les douilles sont entiérement en métal.* Les proiectil doivent être adaptés à la douille de façon qu'ils ne puissent ni s'en détacher, ni permettre le tamisage de la charge de poudre;

b) les *cartouches chargées, dont les douilles ne sont qu'en partie metalliques.* La charge entière de poudre doit être contenue dans le culat métallique de la cartouche et être enfermée par un bouchon ou une bourre. Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route;

c) les *cartouches à douille, en carton et percussion centrale, chargées.* Le carton doit être assez résistant pour ne pas se briser en cours de route;

d) les *cartouches Flobert à balles;*

e) les *cartouches Flobert à petits plombs;*

f) les *cartouches Flobert sans balles ni petits plombs.*

26 5° A. Les *amorces détonantes*:

a) les *détonateurs* (avec amorces à retardement ou non);

b) les *détonateurs munis d'amorces élestriques* (à retardement ou non);

c) les *détonateurs reliés soliment à une mèche de poudre noire;*

d) les *détonateurs à retardement et capsules* (cartouches de sondage par l'écho);

e) les *détonateurs combinés avec une charge de transmission composée d'une explosif comprimé,* qui n'est pas plus dangereux que la tétranitrométhylaniline;

f) les *détonateurs dans les fusées de projectiles avec ou sans charge de transmission;*

g) les *amorces détonantes pour grenades à main* (même munies d'un manche).

B. Les *capsules à sondage* (détonateurs avec capsules, renfermés dans des tubes en fer-blanc — bombes à sondage flottantes ou non —).

C. Les *mèches détonantes instantanées* (cordeaux tissés de faible section à âme remplie d'une matière esplosible offrant plus de danger que le tétranitrate de pentaerythrite), à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26 a 6° Les *munitions militaires,* non dénommées ailleurs (par exemple les cartouches, les projectiles chargés), toutes *sans* détonateurs, à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26 b 7° Les *grenades à main et* les *grenades pour fusils,* sans amorces, à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26 c 8° Les *charges d'éclatement brisantes pour projectiles, torpilles et mines,* ainsi que *les pétards et engins semblables, douilles de tétryl,* le tout *non amorcé,* à la condition qu'elles soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

26 d 9° Les *matières éclairantes et matières pour signaux.*

Rentrent notamment dans cette catégorie:

les cartouches éclairantes et pour signaux, les obus éclairants, les cartouches à balles traceuses ou à obus traceurs, les signaux lumineux à main, les projectiles de réglage dont l'éclatement émet une lueur ou de la poussière, les douilles chargées pour tir en blanc.	La matière propulsive ou éclairante doit être comprimée à un point tel que les objets ne puissent plus faire explosion lorsqu'on y met le feu.

26 e 10° Les *engins fumigènes,* à la condition qu'ils soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur.

11° Les *munitions dénommées sous 6° à 8° munies de détonateurs ou de fusées* bien garanties, à la condition que ces munitions soient conformes aux prescriptions du pays expéditeur et aient été remises au transport comme chargement complet.

L'explosion isolée d'un élément dans les conditions de son emballage ne doit cependant pas entraîner une explosion de tout le chargement complet.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

En ce qui concerne le 1°.

27 (1) Les *mèches dénommées sous 1° a*) *et 1° b*) α) doivent être emballées dans des récipients en bois (caisses ou tonneaux) solides, étanches, fermant bien et d'une façon étanche, de manière qu'aucune déperdition ou tamisage de la poudre ne puisse se produire. On peut employer, au lieu de récipients en bois, des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Le poids brut d'un colis renfermant des mèches dénommées sous 1° *a*) ne doit pas dépasser 60 kg., et celui d'un colis renfermant des cordeaux dénommés sous 1° *b*) α) ne doit pas dépasser 100 kg.

(2) *les cordeaux dénommés sous 1° b*) β) doivent être enroulés à raison d'une longueur d'environ 100 m. sur des rouleaux solides, difficilement inflammables, par exemple en bois ou en carton fort et solide. Ces rouleaux doivent être emballés dans des récipients en bois forts fermant bien et d'une façon étanche, de telle manière que les rouleaux ne puissent ni se toucher ni toucher les parois de la caisse. Ceci s'obtient par exemple en entourant à plusieurs reprises les rouleaux dans du papier fort et résistant et en empêchant le relâchement et la perméabilité de cet emballage à l'aide de colle ou de toute autre façon appropriée.

Chaque caisse ne doit pas contenir plus de 1000 m. de cordeaux. Le mode d'emballage doit être autorisé par l'autorité compétente du pays expéditeur.

(3) Il est permis de garantir la fermeture des caisses avec des mèches non amorcées à l'aide de bandes ou fils en acier tendus et enroulés autour de celles-ci.

En ce qui concerne le 2°.

28 (1) Les *amorces non détonantes* doivent être emballées dans des récipients en bois (caisse) solides, étanches et bien fermés; sont en outre admissibles:

les fûts en bois, pour les amorces dénommées en *a*);
les sacs, pour les douilles vides dénommées en *b*).

(2) Avant de placer dans les récipients extérieurs les amorces énumérées en *a*), les *capsules* dont la matière explosible est à *découvert* doivent être solidement emballées, au nombre de 1000 au plus, et les *capsules* dont la matière explosible est *couverte,* au nombre de 5000 au plus, dans des récipients en fer-blanc, des boîtes en carton rigides ou des caissettes en bois.

(3) Les *amorces énumérées en c*) *et d*) doivent être emballées les récipients de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire.

(4) Chaque colis contenant des *amorces dénommées en a*), *c*) et *d*) ne doit pas peser plus de 100 kg.

En ce qui concerne le 3°.

29 (1) Les gros *coups de canon* renfermés dans l'emballage d'origine où l'amorce doit être protégée de manière à empêcher toute déperdition de la matière, doivent être emballés dans des récipients en bois solides, étanches, fermant bien, ou bien dans des tonneaux en carton résistant et imperméables.

Le poids brut d'un récipient ne doit pas dépasser 100 kg, et le poids total de poudre ne peut dépasser 25 ou 10 kg suivant qu'il s'agit de poudre en grains ou de poudre sans fumée.

(2) Les *pétards* doivent être emballés dans des caisses formées de planches d'au moins 20 mm d'épaisseur, bouvetées, bien jointives, assujetties par des vis à bois et renfermées dans une seconde caisse solide, à planches également bien jointives, contenant un bourrage appro-

prié de paille, de papier ou de matières semblables entre les deux caisses.

En tout cas le poids brut de chaque colis ne doit pas dépasser 50 kg.

(3) Les *pétards* doivent être solidement assujettis dans des déchets de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou être bien rangés et isolés les uns des autres de telle manière qu'ils ne puissent entrer en contact les uns avec les autres ou avec les parois de la caisse.

En ce qui concerne le 4°.

30 (1) Les *cartouches pour armes à feu* doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, en bois ou en carton fort, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Les récipients doivent être serrés les uns à côté des autres par rangées superposées dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées. Les espaces vides doivent être remplis de carton, de papier, d'étoupe, de fibres de bois ou de copeaux de bois — le tout exempt d'humidité et de matière grasse — de manière à éviter tout ballottement.

(2) Le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 100 kg.

En ce qui concerne le 5° A.

31 *a*) Les *détonateurs* (à retardement ou non).

(1) Ils doivent être emballés par 100 au plus dans un récipient résistant en fer-blanc ou en carton, de façon à empêcher tout déplacement des détonateurs, même en cas de secousse violente.

Les vides et les intervalles des détonateurs doivent être complètement remplis de farine de bois dur bien sèche ou d'une substance analogue exempte de sable, à moins que la constitution des détonateurs soit telle que la poudre fulminante ne puisse se détacher au cours du transport (détonateurs à opercule, par exemple).

Dans les boîtes en fer-blanc, le fond et le dessous des couvercles seront garnis de feutre, de drap, de carton ondulé ou d'une matière analogue et les parois intérieures seront garnies de carton, de façon à empêcher tout contact immédiat des détonateurs et du fer-blanc.

Les boîtes en carton doivent être enduites extérieurement de paraffine, de cérésine ou d'une substance analogue capable de rendre le carton imperméable.

(2) Les récipients ainsi remplis doivent être fermés d'une façon hermétique; on collera sur leur pourtour une bandelette de papier bien adhérente, de telle sorte que le couvercle presse sur le contenu et empêche le ballottement des détonateurs. Les boîtes en fer-blanc seront empaquetées par cinq dans du papier fort ou mises dans des boîtes en carton.

Les paquets ou les boîtes seront placés, autant que possible sans vides, dans une caisse résistante en bois dont les parois auront au moins 20 mm d'épaisseur ou dans un fort récipient en fer-blanc. Un paquet ou une boîte au moins de chaque lit sera entouré d'un lien qui permettre un enlèvement aisé. Les vides des récipients doivent être bourrés de matières sèches telles que du papier, de la paille, des fibres de bois ou copeaux de bois. Si le récipient est en bois, le couvercle sera fixé au moyen de vis; les logements des vis dans le couvercle et les parois doivent être forés avant le remplissage. Si le récipient est en fer-blanc, on assurera une fermeture étanche et résistante, mais de façon qu'on puisse, facilement et sans danger, enlever le couvercle et le replacer dans les conditions primitives.

(3) Le récipient, dont le couvercle doit presser le contenu de manière à empêcher tout ballottement, doit être placé, le couvercle en haut, dans une caisse en bois solide et étanche qui sera fermée au moyen de vis et dont les parois auront au moins 20 mm d'épaisseur. Il doit exister partout, entre le récipient et la caisse un intervalle de 3 cm au moins. Cet intervalle sera bourré de matières sèches telles que sciure de bois, paille, fibres de bois ou copeaux.

(4) Chaque caisse doit être plombée, ou pourvue d'un cachet (empreinte ou marque) appliqué sur deux têtes de vis du couvercle, ou d'une étiquette collée sur le couvercle et les parois et portant la marque de fabrique.

(5) La quantité d'explosif contenue dans chaque caisse ne doit pas avoir un effet explosif supérieur à celui de 20 kg. de fulminate de mercure.

Le poids brut de chaque caisse ne devra pas dépasser 50 kg.

Les caisses dont le poids brut dépasse 25 kg seront pourvues de poignées ou de tasseaux.

32 *b*) Les *détonateurs munis d'amorces électriques* (à retardement ou non) doivent être empaquetés par 100 au plus. Les détonateurs doivent être placés alternativement à l'un et à l'autre bout du paquet. Les paquets liés par 10 au plus seront enveloppés de papier fort et ficelés; cinq au plus de ces nouveaux paquets seront emballés dans une caisse résistante en bois, dont les parois auront au moins 2 mm d'épaisseur, ou dans une caisse en fer-blanc, où ils seront immobilisés par un bourrage de matières sèches, telles que du papier, de la paille, des fibres de bois ou des copeaux.

En ce qui concerne la charge en composition explosive, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs; il n'est pas besoin d'avoir pour l'emballage une caisse extérieure.

33 *c*) Les *détonateurs reliés solidement à une mèche de poudre noire.*

La mèche doit être enroulée en anneau et convenablement liée. Dix anneaux seront réunis en un rouleau qui sera enveloppé de papier d'emballage fort et ficelé. 10 rouleaux au plus seront emballés dans une caisse en bois, dont les parois auront 12 mm d'épaisseur au moins et dont les vides seront bourrés de papier, de paille, de fibres de bois ou de copeaux, de façon que le contenu ne puisse ballotter. 10 au plus de ces caisses seront placées à leur tour dans une caisse extérieure.

En ce qui concerne la charge en composition explosive, l'emballage dans la caisse extérieure, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs.

34 *d*) Les *détonateurs à retardement et capsules* (cartouches de sondage par l'écho) doivent être réunis par 50 pièces au plus dans l'emballage adopté par la fabrique d'origine (fortes boîtes en fer-blanc dans lesquelles les cartouches seront disposées en cinq couches de 10 pièces, et soigneusement immobilisées par du feutre de laine interposé entre les couches; le couvercle sera assujetti à la boîte par un ruban isolant). Dix de ces emballages au plus seront soigneusement contenus dans une caisse solide en bois.

Pour ce qui concerne la charge en composition explosive, l'emballage dans la caisse extérieure, la fermeture et l'inscription, voir ce qui est dit en *a*) pour les détonateurs.

En ce qui concerne le 5° B.

35 Les *capsules à sondage* (détonateurs avec capsules, renfermés dans des tubes en fer-blanc — *bombes à sondage flottantes ou non* —) doivent être réunies par 10 pièces au plus dans l'emballage adopté par la fabrique d'origine (boîtes solides en carton ou en fer-blanc, à fermeture collée, dans lesquelles les engins seront entourés séparément de papier imprégné puis d'une enveloppe en carton ondulé); ces emballages d'origine seront bien immobilisés par 50 au plus dans une caisse solide en bois soigneusement fermée.

Pour la quantité de la composition explosive et le poids de chaque caisse voir ce qui est dit sous 5° A *a*) pour les détonateurs.

35 *a* L'emballage des *objets dénommés sous 2° c), deuxième sous-al.,* ainsi que *sous 5° A, lettres e), f) et g), 5° C, 6°, 7°, 8°, 9°, 10° et 11°,* s'effectue conformément aux prescriptions du pays expéditeur.

35 *b* Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 3°, 5° A, 5° B et 5° C* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 2. Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 6°, 7°, 8° et 9°* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 1. Tout colis renfermant des *objets dénommés sous 11°* doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 2a.

B. *Attestations. Lettres de voiture.*

36 (1) La désignation de la marchandise est encadrée:

a) une fois en noir en ce qui concerne *les objets dénommés sous 3°, 5° A, 5° B et 5° C;*

b) une fois en rouge en ce qui concerne les *objets dénommés sous 6°, 7°, 8° et 9°;*

c) deux fois en noir en ce qui concerne les *objets dénommés sous 11°.*

37 (2) Dans les lettres de voiture afférentes aux *munitions de la classe I b, dénommées sous 2° à 5° et 10°,* l'expéditeur et, dans les lettres de voiture afférentes à celles *dénommées sous 1° b, 6° à 9° et 11°,* l'autorité compétente ou un expert agréé par elle doivent certifier ce qui suit: « Conforme aux prescriptions de l'Annexe I à la C. I. M. ». Si une attestation spéciale y relative, établie par l'autorité compétente, est ajoutée à la lettre de voiture, il y a lieu de s'y référer dans cette dernière.

38 (3) Les prescriptions légales particulières aux Etats contractants sur le territoire desquels doit être acheminé le transport déterminent les autres attestations qui pourraient encore être nécessaires.

39 (4) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation dans la lettre de voiture est prescrite, l'attestation peut être omise, lorsque le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoi d'origine, ou bien que ses différentes parties proviennent de l'envoi d'origine qui a été verifié et pour lequel l'attestation a été délivrée, et que l'emballage d'origine n'a pas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

40 L'attestation à ce sujet dans la lettre de voiture doit être libéllée comme suit: « Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine ».

C. *Materiél de transport.*

41 (1) Les *munitions de toute nature* doivent être transportées dans des wagons à marchandises couverts.

42 (2) Sont en outre applicables aux transports des *munitions dénommées sous 11°* les prescriptions de la Classe I a sous D (Matériel de transport), alinéa (2) — chiffre marginal 20 —.

D. *Chargement.*

43 (1) Les *pièces d'artifice pour signaux* (3°), les *amorces détonantes* (5° *A*), les *capsules à sondage* (5° *B*), les *mèches détonantes instantanées* (5° *C*) et *les munitions dénommées sous 11°* ne doivent pas être chargées dans un même wagon avec des *explosifs* (*classe I a*), des *munitions de la nature de celles énumérées sous 6°, 7°, 8° et 9°,* ou des *liquides combustibles du groupe A 1* (classe III a).

(2) Sont en outre applicables aux transports *des munitions dénommées sous 11°* les prescriptions de la classe I a sous E (Chargement et autres prescriptions), alinéa (3) — chiffre marginal 21 —.

E. *Mode de transport.*

44 Les *matières dénommées sous 3°, 5° A, 5° B, 5° C, 6°, 7°, 8°, 9° et 11°* en expéditions partielles, ne peuvent pas être transportées en grande vitesse.

I c. INFLAMMATEURS, PIÈCES D'ARTIFICE, etc.

45 Ne sont admis au transport parmi les produits de cette catégorie énumerés ci-après que ceux répondant aux conditions générales suivantes:

La charge explosive de ces objets doit être constituée, aménagée et répartie de telle manière que la friction, les trépidations, la percussion ou l'inflammation des objets emballés ne puissent pas provoquer une explosion de tout le contenu des colis.

Ces objets sont en outre soumis aux conditions suivantes:

a) sauf pour les *bandes d'amorces,* les *bandes d'amorces paraffinées* pour lampes de sûreté, les *plaques détonantes,* les *martinikas* (dits feux d'artifice espagnoles), et les produits similaires admis au transport, l'utilisation du phosphore blanc ou jaune n'est pas admise.

b) la composition utilisée doit être stable, c'est-à-dire qu'après avoir été emmagasinée durant 4 semaines à une température de 50° C, elle ne doit pas accuser d'altération qui serait due à une stabilité insuffisante.

Le fabricant est tenu de se rendre compte constamment, par des épreuves répétées, du parfait état de la composition explosive.

46 1° Les *inflammateurs:*

a) Les *allumettes ordinaires* et *autres inflammateurs à friction.*

b) Les *bandes d'amorces* et les *bandes d'amorces paraffinées pour lampes de sureté,* renfermant un explosif composé de chlorate de potasse ou de salpêtre, de petites quantités de phosphore, de sulfure d'antimoine,

de soufre, de sucre de lait, d'outremer, de craie, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7,5 gr au maximum d'explosif pour 1000 amorces.

En ce qui concerne les rubans d'amorces, voir sous 2° e) — chiffre marginal 47 —.

c) Les *mèches à poudre noire* (mèches qui consistent en un cordeau mince et étanche avec une âme de poudre noire de faible section).

En ce qui concerne les autres mèches, voir classe Ib, 1° — chiffre marginal 22 —.

d) Le *fil pyroxylé* destiné à l'allumage rapide des feux d'artifice, etc. Le fil pyroxylé doit avoir la même stabilité que la nitrocellulose (classe I a).

e) Les *lances d'allumage* (tubes minces en papier ou en carton, fermés aux deux bouts et contenant soit une petite quantité de composition fusante constituée de matières oxygénées — chlorate, nitrate — et de matières organiques, soit de composés nitrés aromatiques) et les *capsules à thermite* avec des *pastilles fulminantes.*

f) Les *allumeurs de sureté pour mèches* (douilles en papier fort ou en carton, contenant une amorce trouée, traversée par un fil destiné à produire une friction ou un arrachement, ou engins de constitution analogue).

g) Les *amorces électriques sans détonateurs.*

47 2° Les *articles et jouets pyrotechniques;* les *amorces* et les *rubans d'amorces,* les *articles détonants.*

a) Les *articles pyrotechniques de salon* (cylindres Bosco, bombes de confetti, fruits pour cotillons et articles similaires, renfermant une faible charge de 1 gr au plus de coton nitré pour collodion par objet, destinée à chasser une bourre inoffensive, telle que balles d'ouate, confetti, etc.).

b) Les *jouets fulminants.*

α) Les bonbons fulminants, cartes de fleurs, lamelles de papier-collodion et autres articles similaires renfermant des quantités très minimes de papier-collodion ou de fulminate d'argent.

Les pois fulminants, grenades fulminantes et articles similaires contenant du fulminate d'argent; ils ne doivent pas contenir plus de 1 gr de fulminate d'argent pour 1000 pièces.

β) Les *pierres fulminantes,* c'est-à-dire de pierres en forme de boule d'au moins 25 mm de diamètre qui portent à la superficie une composition fulminante d'un poids da 3 gr au plus, protégée par une enveloppe en papier de soie. La composition fulminante doit contenir au maximunm 25 à 30 % de chlorate de potasse, 10 % de sesquisulfure de phosphore et 60 à 65 % de matière de remplissage et d'agglutinants étrangers à la décomposition. Sont également admis au tronsport les *produits analogues* à condition qu'ils ne soient pas plus dangereux.

c) Les *allumettes pyrotechniques* (allumettes bengale, contenant 20 gr au plus de composition d'allumage et de composition fusante par boîte de 20 à 24 allumettes, allumettes pluie d'or, allumettes pluie de fleurs, etc.).

d) Les *cierges merveilleux,* garnis d'une composition formée de nitrate de baryte, limaille de fer, paillettes d'aluminium et corps agglutinants; les cierges n'auront pas de tête d'allumage.

e) Les *amorces pour jouets d'enfants,* les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces,* contenant une composition fulminante formée de chlorate ou nitrate de potasse, de petites quantités de phosphore rouge, de sulfure d'antimoine, de soufre, de sucre de lait, d'outremer, de craie, d'agglutinants (dextrine, gomme) ou de matières similaires. On ne peut employer que 7,5 gr au maximum d'explosif pour 1000 amorces.

En ce qui concerne les bandes d'amorces pour les lampes de sûreté, voir sous 1° b), — chiffre marginal 46 —.

f) Les *articles détonants dont la détonation est provoquée par un appareil de percussion* et dont le modèle et le mode d'emballage ont été approuvés par l'autorité compétente du pays expéditeur:

α) les *bouchons détonants, chargés d'une composition explosive à base de chlorates et de phosphore* (chlorate de potassium, phosphore rouge, craie, agglutinant); le poids de la matière explosive contenue dans 1000 bouchons ne pourra dépasser 60 gr. La distance entre la surface de la charge explosive et l'orifice de la cavité du bouchon doit être d'environ 5 mm. Si l'on emploie du liège naturel, la composition explosive sera fixée entre deux feuilles de papier, ou dans un godet de carton, de façon à ne pouvoir se détacher et sortir. Si les bouchons sont en liège aggloméré, la composition sera insérée directement dans la cavité.

β) les *pétards ronds chargés d'une composition explosive à base de phosphore et de chlorate* (chlorate de potasse, phosphore rouge, craie, agglutinant) formés d'un disque en carton de 2 mm d'épaisseur sur lequel est appliquée une rondelle dont le creux contient la charge explosive comprimée et est recouvert par une petite feuille de papier. Le poids de la matière explosive contenue dans 1000 pétards ne pourra dépasser 45 gr.

γ) les *bouchons détonants chargés d'une composition au fulminate ou d'une composition analogue,* laquelle est pressée dans des amorces en carton enfoncées dans la cavité des bouchons. La charge de 1000 bouchons détonants ne doit pas peser plus de 60 gr.

δ) les *amorces en carton* (munition lilliput) *contenant une charge comprimée de fulminate ou d'une composition analogue.* Le poids de la matière explosive contenue dans 1000 amorces en carton ne pourra dépasser 25 gr.

ε) les *amorces en carton* (munition lilliput) *chargées d'une composition à base de phosphore et de chlorate* (chlorate de potasse, phosphore rouge, craie et agglutinant). La charge explosive contenue dans 1000 amorces en carton ne peut dépasser 25 gr.

g) Les *articles détonants, dont l'explosion ne dépend pas d'un appareil spécial,* à savoir:

les *amorces en carton* éclatant sous le pied, chargées d'une composition couverte à base de phosphore et de chlorate. La charge explosive contenue dans 1000 amorces ne doit pas dépasser 30 gr.

h) Les *plaques détonantes* et les *martinikas* (dits feux d'artifice espagnols) se composant d'un mélange de phosphore blanc (jaune) et rouge avec du chlorate de potasse et au moins 50 % de matières inertes étrangères à la décomposition du mélange de chlorate et de phosphore. Le poids d'une plaque ne doit pas dépasser 2,5 gr et celui d'un martinika ne doit pas dépasser 0,1 gr.

Sont également admis au transport les produits analogues n'offrant pas plus de danger.

48 3° Les *pièces d'artifice*.

a) Les *bombes* et les *pots à feu*, c'est-a-dire des pièces [1]) lancées au mortier, du poids total de 9 kg, y compris la charge propulsive (poids brut 12 kg).

Les *bombes incendiaires*, les *fusées*, les *chandelles romaines*, les *fontaines*, les *roues* et les *pièces similaires*, pesant 500 gr au plus par pièce.

b) Les *petits coups de canon*, consistant en cartouches de papier enveloppées de ficelle et enduites de colle et contenant au plus 75 gr de poudre en grains ou 25 gr. d'explosif (poudre d'aluminium et perchlorate de potasse sans soufre) et les *coups de fusil* [pétards [2])], contenant au plus 20 gr de poudre en grains, constitués d'une enveloppe cylindrique en papier fermée aux deux bouts, tous pourvus de mèches dont le bout extérieur doit être couvert, et les *pièces similaires destinées à produire une forte détonation*.

En ce qui concerne les gros coups de canon (pièces d'artifice pour signaux), voir classe I b, sous 3° — chiffre marginal 24 —.

c) Les *petites pièces d'artifice* (crapauds, serpenteaux, pluies d'or, pluies d'argent, etc.) contenant au maximum 1000 gr de poudre noire en grains par 144 pièces, Volcans, comètes à la main, etc., contenant au maximum 30 gr de poudre noire en grains par pièce.

d) Les *feux de bengale* [3]) (torches de bengale, lumières, flammes, etc.), sans amorce.

48 *a* 4° Les *matières produisant des fumées* pour des buts agricoles et forestiers, ainsi que les *cartouches fumigènes* destinées à la lutte contre les parasites (les deux conformes au modèle autorisé par l'autorité compétente du pays expéditeur). Les compositions fumigènes ne doivent pas contenir de chlorate.

CONDITIONS DE TRASPORT.

A. *Emballage.*

49 (1) L'emballage doit être fait dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées.

Pour les *objets dénommés sous* 1° *a*), l'on peut aussi employer des boites en carton de bonne qualité, fortement collées, de 2 mm d'épaisseur, ainsi que des récipients en fer-blanc.

Pour les *objets dénommés sous* 1° *c*), l'on peut également utiliser de forts tonneaux étanches en carton.

Les caisses destinées à ces objets doivent être entièrement tapissées de bon papier résistent; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince.

Les caisses destinées aux *objets dénommés sous* 1° *d*) *et* 1° *e*) et aux *allumettes bengale, dénommées sous* 2° *c*), peuvent être garnies intérieurement de papier fort de bonne qualité, de papier bitumé, d'une feuille de zinc ou de tôle plombée.

Pour les *objets dénommés sous* 1° *g*), l'on peut également utiliser des tonneaux en bois ou des tonneaux en carton résistants et imperméables.

Pour les *objets dénommés sous* 1° *b*), 2° *a*), 2° *b*) *β*), 2° *b*) *γ*), 2° *e*), 2° *f*), 2° *g*), 2° *h*) *et* 3°, les caisses seront en planches dressées et bien jointives d'au moins 18 mm d'épaisseur; leurs arêtes seront assemblées à queue d'aronde ou au moyen de couvre joints; l'intérieur sera entièrement tapissé de bon papier résistant; le papier peut aussi être remplacé par une garniture intérieure en zinc mince.

En ce qui concerne les *objets dénommés sous* 4°, les récipients en bois peuvent être garnis de bon papier d'emballage, papier huilé ou carton ondulé. Une garniture étanche en ces matières est obligatoire lorsque ces objets ne sont pas empaquetés.

Les *cartouches fumigènes* destinées à la lutte contre les parasites peuvent également être emballées dans des caisses en carton très fort ou dans des caisses en carton ondulé.

Le carton ou le carton ondulé peut également être rendu imperméable à l'eau.

Pour les envois dont le poids brut ne dépasse pas 5 kg, l'on peut également employer des boîtes en carton ordinaire.

(2) A l'exception des *objets dénommés sous* 1° *c*) et 1° *f*), les articles ci-dessous énumérés doivent, avant d'être rangés dans les récipients, être solidement emballés comme suit:

50 *a*) Ceux des 1° *a*), 2° *a*) et 2° *b*) *a*):

dans du papier d'emballage fort ou dans des boîtes solides. Une boîte en carton ne doit pas contenir plus de 1200 boîtes remplies d'allumettes.

51 *b*) Ceux du 1° *b*):

les *bandes d'amorces* et les *bandes d'amorces paraffinées* pour lampes de sûreté, soit comme il est dit sous *h*), soit dans des boîtes cylindriques en ferblanc, soit dans des boîtes cylindriques résistantes en carton, munies à leurs deux bouts de couvercles s'ajustant hermétiquement. Chaque cylindre contiendra au plus 12 bandes enroulées, de 50 amorces chacune; 30 au plus de ces boîtes seront réunies en un paquet bien conditionné à l'aide d'une enveloppe de papier. Les bandes d'amorces enroulées seront séparées par des disques en carton s'adaptant exactement à la boîte.

52 *c*) Ceux du 1° *d*):

le *fil pyroxylé* sera enroulé par longueurs de 20 m, au plus, et en une seule couche autour de bandes de carton repliées cinq fois sur elles-mêmes. Dans chaque pli on insérera une bandelette de carton faisant saillie de 1 cm au moins des deux côtés. Les enroulements seront enveloppés séparément de papier d'emballage et bien ficelés; ils seront empaquetés ensuite par 10 dans un double enroulement de papier d'emballage fort; le paquet sera ficelé en croix, et placé dans une caissette en bois dont les parois auront au moins 10 mm d'épaisseur; entre les paquets et les parois de la caissette, il y aura partout un intervalle de 6 cm au moins qui sera rempli de farine [1]) de bois bien tassée. Un seul colis ne peut contenir plus de 30 caissettes.

1) Les pièces d'artifice contiennent comme charge propulsive de la poudre noire en grains; - comme charge d'éclatement, du pulvérin, pouvant être additionné de poudre de mine, salpêtre, soufre ou charbon ou copeaux ou paillettes métalliques; - comme composition d'étoiles ou de boules éclairantes, des mélanges variables suivant la couleur mais pouvant aussi contenir du chlorate; - les compositions détonantes des pièces d'artifice ne doivent pas contenir du chlorate.

2) Pour les pétards de chemin de fer, voir classe Ib, sous 3°.

3) Les poudres-éclairs de magnésium susceptibles de faire explosion grâce à la réunion d'éléments combustibles et d'élément dégageant de l'oxygène ne sont pas admises au transport.

53 *d)* Ceux du 1° *e)*:

par 25 pièces dans des boîtes étanches en fer-blanc ou en carton, toutefois les *capsules de thermite* par 50 ou 100 pièces dans des paquets étanches en carton.

Ces emballages intérieurs (boîtes ou paquets) seront disposées, dans la caisse à des intervalles de 1 cm. au moins, qui seront bien rembourrés avec de la farine de bois (¹) fortement pressée. Une caisse ne pourra contenir plus de 40 emballages intérieurs.

Ceux-ci devront être distribués de façon à être groupés par 20 et les deux groupes seront séparés l'un de l'autre d'une façon convenable par une couche de 3 cm au moins de farine de bois ¹) bien tassée.

54 *e)* Ceux du 2° *b)* β):

dans des caissettes en bois ou dans de fortes boîtes en carton, entourées de papier, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 1000 pièces; elles doivent être immobilsées au moyen de sciure de bois;

54-*a* *ee)* Ceux *du* 2° *b)* γ):

dans des boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 25 pièces; les pierres fulminantes doivent être soigneusement immobilisées au moyen de sciure de bois.

55 *f)* Ceux di 2° *c)*:

dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier.

56 *g)* Ceux du 2° *d)*:

dans des boîtes, réunies ensuite par paquets de 10 à 12 boîtes, enveloppés de papier ou emballés dans un sachet en papier. Les sachets doivent être fermés en pliant le bout ouvert. Les boîtes ou les sachets doivent être réunis au moyen d'une enveloppe de papier résistant en des paquets solides qui ne doivent pas contenir plus d'une grosse de *cierges merveilleux*.

57 *h)* Ceux du 2° *e)*:

les *amorces pour jouets d'enfants,* les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces* dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit pas renfermer plus de 100 amorces chargées de 5 mg de fulminate. Une charge de 7,5 mg de fulminate n'est admise qu'à la condition que la boîte ne renferme pas plus de 50 amorces. Ces boîtes d'amorces, de rubans d'amorces ou d'anneaux d'amorces seront réunies au nombre de 12 en un rouleau, et 12 rouleaux seront liés en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage;

58 *i)* Ceux du 2° *f)*:

a) Les *bouchons détonants chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore* doivent être emballés dans des boîtes en carton avec couvercle à recouvrement, dont chacune ne doit pas renfermer plus de 50 bouchons. Les bouchons doivent être collés sur le fond des boîtes ou être assujettis d'une autre façon tout aussi sûre dans leur position. Les vides doivent être bien rempli de farine de bois ¹) ou de farine de liège sèches. Une couche d'ouate ou d'un bourrage tout aussi élastique doit être placée sur la farine; la boîte doit être fermée au moyen d'un couvercle à recouvrement. Les boîtes ainsi constituées seront réunies en petits paquets, soit au moyen d'une bande en papier collée, soit à l'aide de ficelle, de telle manière qu'un petit paquet ne contienne pas plus de 100 bouchons détonants. Les bandes en papier collées ou la ficelle doivent être assez fortes et sûres pour que la farine de bois ¹) ne puisse ni couler dans les boîtes, ni en tomber, 5 petits paquets au maximum seront réunis en un paquet solide, enveloppé de papier d'emballage.

59 β) Les *pétards ronds chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore,* dans des boîtes en carton avec couvercle à recouvrement dont chacune ne doit pas renfermer plus de 5 disques. Ces boîtes doivent être enveloppées, à raison de 5 à la fois dans du papier. Les rouleaux ainsi obtenus doivent être réunis, à raison de 20 à la fois, en un paquet. Deux paquets sont renfermés ensemble dans un fort carton avec un couvercle à recouvrement. Le couvercle doit être solidement fixé par une bande de papier solide collée sur la partie inférieure de la boîte. Chaque caisse ne peut renfermer que 50 cartons au plus.

60 γ) Les *bouchons détonants chargés d'une composition au fulminate ou d'une composition analogue, pressée* dans une douille de carton ainsi qu'il est dit pour les bouchons chargés d'une composition explosive à base de chlorate et de phosphore sous *a)*.

61 δ) Les *amorces en carton* (*munition lilliput*) contenant une charge comprimée de fulminate ou d'une composition analogue doivent être emballées par groupes de 10 au plus dans une boîte en carton avec couvercle à recouvrement dont tous les vides sont remplis de farine de bois ¹); sur le fond de la boîte ainsi que sous le couvercle doit être placé un carton d'une épaisseur de 1 mm. Le couvercle doit être fixé sur la boîte par une bande de papier solide collée sur les deux parties. Les boîtes doivent être enveloppées, par 10 à la fois, dans du papier; les rouleaux ainsi obtenus doivent être réunis à l'aide de papier d'emballage en un paquet. Chaque caisse ne peut renfermer que 25 paquets au plus.

62 ε) Les *amorces en carton* (*munition lilliput*) *chargées d'une composition à base de phosphore et de chlorate* doivent être emballées ou bien d'après les prescriptions sous δ, ou bien par 50 pastilles au maximum dans une boîte en carton avec couvercle à recouvrement; les pastilles doivent être fixée dans les cartons troués et tous les vides doivent être remplis de farine de bois ¹).

ii) Ceux du 2° *g)*:

62 *a* dans de fortes boîtes en carton dont chacune ne doit renfermer que 15 amorces en carton éclatant sous le pied au plus collées sur un disque en carton. Les vides des caisses dont la partie inférieure et le convercle seront solidement tenus ensemble par une bande de papier solide, doivent être remplis de farine de bois (¹). 12 boîtes doivent être réunies en un rouleau. Les rouleaux doivent être emballés, à raison de 6 au maximum, dans une boîte en carton dont les bords et les angles sont renforcés et attachés ensemble par des agrafes en fil de fer.

j) Ceux du 2° *h)*:

62 *b* *a)* Les *plaques détonantes,* dans une boîte étanche en carton-cuir ou carton-paille, bien entourées avec de la farine de bois ¹) ou de la sciure de bois fine,

1) La farine de bois (qu'il ne faut pas confondre avec la sciure de bois et encore moins avec des copeaux) s'obtient par la mouture du bois. La farine de bois tendre est fine et homogène au toucher, et a une consistance telle qu'elle s'agglomère par la pression.

1) La farine de bois (qu'il ne faut pas confondre avec la sciure de bois et encore moins avec des copeaux) s'obtient par la mouture du bois. La farine de bois tendre est fine et homogène au toucher, et a une consistance telle qu'elle s'agglomère per la pression.

chaque boîte ne doit pas renfermer plus de 144 plaques et une caisse ne doit pas contenir plus de 50 boîtes avec un poids maximum de 18 kg en ce qui concerne les plaques détonantes.

62 c β) Les *martinikas,* à raison de 65 au maximum, dans des boîtes rondes en carton, garnies de papier de soie; les dites boîtes, à raison de 72 au maximum, doivent être emballées dans des cartons. Une caisse ne doit pas contenir plus de 3600 boîtes en carton emballées dans du carton, le poids maximum des martinikas étant de 24 kg.

63 k) Ceux du *3° a), 3° c)* et *3° d):*

dans de fortes boîtes en carton ou dans des caissettes en bois; les *objets dénommés sous 3° d)* peuvent aussi être emballés dans des sacs en papier; les *pièces d'artifice de grandes dimensions* doivent être emballées dans du papier si leur point de mise de feu n'est pas revêtu d'une coiffe en papier; dans les deux cas on doit empêcher le tamisage.

La charge propulsive des *bombes* d'un poids brut de plus de 5 kg doit être protégée par une douille en papier recouvrant la partie inférieure de la bombe. Les bombes doivent être emballées dans des caisses; les espaces vides doivent être bien remplis de fibres de bois ou de matières analogues.

64 l) Ceux du *3° b):*

dans de fortes boîtes; les *coups de canon* doivent être solidement assujettis, les différentes pièces étant séparées les unes des autres par une forte couche de farine de bois ([1]) ou de matière analogue appropriée.

64 a m) Ceux du *4°:*

dans des enveloppes en papier solide ou en carton solide.

65 (3) Les paquets ne doivent pas pouvoir se déplacer dans les récipients. Pour les *objets dénommés sous 1° b), 2° a), 2° b) β), 2° b) γ), 2° e), 2° f), 2° g), 2° h)* et *3°,* les vides de la caisse extérieure doivent être bourrés avec des matières d'emballage appropriées et sèches [fibres de bois, papier, etc. — pour les bouchons détonants, les pétards ronds, les amorces en carton (munition lilliput), les pierres fulminantes, les amorces en carton éclatant sous le pied, les plaques détonantes, les martinikas et les produits similaires: farine ou sciure de bois —]. Le foin humide, l'étoupe imprégnée de graisse ou d'huile ou d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée ne doivent pas être utilisés.

66 Lorsqu'il s'agit de grands décors pour pièces d'artifice (transparents), il suffit de les fixer solidement dans le récipient.

67 (4) Le poids brut d'un colis renfermant des *objets dénommés* sous 1° *b),* 1° *e), 2° a), 2° b) β), 2° b) γ), 2° e), 2° f), 2° g), 2° h),* 3° et 4° ne doit pas excéder 100 kg.

En outre, le poids total de la matière explosive (charge propulsive, charge d'éclatement et matière éclairante) ne doit pas excéder 20 kg pour les *objets dénommés sous 1° e),* 36 kg pour les *pièces d'artifice proprement dites dénommées sous 3° a),* 25 kg pour les *petites pièces d'artifices dénommées sous 3° c)*; le poids total de la poudre grenée qui entre dans la composition des *pièces d'artifice proprement dites dénommées sous 3° a) et des petites pièces dénommées sous 3° c)* ne doit pas dépasser 2,5 kg.

Le poids brut des caisses en carton ou en carton ondulé renfermant des *cartouches fumigènes destinées à la lutte contre les parasites* (*4°*) ne doit pas dépasser 20 kg.

68 (5) Chaque colis contenant des *matières dénommées sous 3° a)* doit porter l'étiquette conforme au modèle n. 1.

B. *Autres prescriptions.*

69 (1) Les *allumettes dénommées sous 1° a),* par quantités ne dépassant pas 5 kg, emballées conformément aux dispositions du chapitre A — chiffre marginal 49 —, peuvent être réunies en un seul colis avec d'autres objets (à l'exception des matières dénommées dans les classes II et III de la présente Annexe).

Il est interdit de poser sur les caisses en carton contenant des *allumettes* [1° *a)*] des colis plus lourds que les dites caisses avec leur contenu.

En ce qui concerne les tonneaux en carton contenant des *matières dénommées sous 1° c),* on doit veiller à ce que ces tonneaux ne soient pas avariés par d'autres objets.

Les caissettes contenant du *fil pyroxylé,* emballées conformément aux dispositions du chapitre A, al (2) c) — chiffre marginal 52 —, ne peuvent être réunies au nombre de plus de 5 dans un même colis avec d'autres objets de la classe I c; l'emballage du *fil pyroxylé* dans un même colis avec des *allumettes dénommées sous 1° a)* n'est cependant pas admis.

70 (2) Les *matières dénommées sous 2° a) à 2° e)* peuvent être comprises dans un même emballage ensemble et avec des *bombes incendiaires, fusées, chandelles romaines, fontaines, roues* et *pièces similaires dénommées sous 3° a)* et avec toutes les autres *pièces d'artifices dénommées sous 3° b) à d),* moyennant observation des prescriptions concernant l'emballage intérieur des objets particuliers d'après les chiffres marginaux 50, 54 à 57, 63 et 64. S'appliquent aux récipients collecteurs, suivant la nature des objets empaquetés, les prescriptions les plus rigoureuses des chiffres marginaux 49 et 65 à 67. Les emballages intérieurs doivent être solidement assujettis dans les récipients collecteurs en remplissant les espaces vides de matières d'emballage appropriées (fibres de bois, papier, etc.).

71 (3) Les *amorces pour jouets d'enfants,* les *rubans d'amorces* et les *anneaux d'amorces* [2° *e)*], ainsi que les *pétards ronds* [2° *f) β*], peuvent être emballés ensemble avec des pistolets d'enfants de la façon suivante:

a) avec un pistolet ou bien un rouleau d'*amorces,* de *rubans d'amorces* ou *d'anneaux d'amorces* [d'après A, al. (2) *h)* — chiffre marginal 57 —], ou 2 rouleaux de *pétards ronds* [d'après A, al. (2) *i), β)* — chiffre marginal 59 —]. L'emballage doit être fait dans des boîtes en carton fortes qui doivent être divisées par une cloison de façon que les pistolets se trouvent séparés des autres matières. Les boîtes peuvent, soit seules, soit ensemble avec des paquets qui ne contiennent que des autres matières, être emballées dans les caisses d'expédition;

b) dans des caisses par une cloison bien fixée de telle façon que les pistolets soient placés dans un compartiment et les *amorces, rubans d'amorces, anneaux d'amorces* ou *pétards ronds* — emballés conformément aux prescripitions d'emballage sous A — dans l'autre compartiment.

Le poids brut d'une caisse mentionnée sous *a)* ou *b)* ne doit pas dépasser 100 kg.

72 (4) Le transport doit être effectué dans des wagons couverts.

73 (5) En ce qui concerne les *objets dénommés* sous 1° *b*), 1° *d*), 1° *e*), 2° *a*), 2° *b*), *β*), 2° *b*), *γ*), 2° *e*), 2° *f*), 2° *g*), 2° *h*), 3° et 4°, l'expéditeur doit certifier dans la lettre de voiture ce qui suit:

« La nature et l'emballage répondent aux prescriptions énoncées dans l'Annexe I à la C. I. M. ».

74 (6) Lorsqu'un expéditeur autre que la fabrique d'origine remet au transport ultérieur un envoi complet ou une partie d'envoi, pour lequel une attestation est prescrite dans la lettre de voiture, l'attestation peut être omise, lorsque le nouvel expéditeur déclare dans la lettre de voiture que l'envoi est identique à l'envoi d'origine, ou bien que ses differentes parties proviennent de l'envoi d'origine, qui a été vérifié et pour lequel l'attestation a été délivrée et que l'emballage d'origine n 'apas été changé. La preuve de ce qui précède peut être exigée.

L'attestation à ce sujet dans la lettre de voiture doit être libellée comme suit: « Contenu et emballage identiques à l'envoi d'origine ».

I d. GAZ COMPRIMÉS, LIQUEFIÉS OU DISSOUS SOUS PRESSION.

Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

75 *a*) Gaz comprimés:

1° L'*acide carbonique;*

2° Le *gaz à l'eau, le gaz d'éclairage, le gaz mixte* (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30% d'acétylène);

3° Le *gaz d'huile* (gaz riche);

4° L'*oxygène, d'hydrogène* (mélangé ou non avec du méthane), *l'azote, l'oxyde de carbone, le protocarbure d'hydrogène* (grisou, méthane), *l'air, les gaz rares* (argon, néon, hélium, xénon, crypton ou leurs mélanges);

76 *b*) Gaz liquéfiés:

5° *a*) *L'éthylène, l'acide carbonique, le gaz d'huile, le protoxyde d'azote, l'éthane;*

β) Le *gaz dit Z* (gaz d'huile liquéfié dont la pression à 50° C ne dépasse pas 26 atmosphères);

6° Le *propylène, l'ammoniaque, l'oxychlorure de carbone* (phosgène);

7° Le *chlore, l'acide chlorydrique anhydre, l'acide sulfureux, le tétroxyde d'azote*, le *gaz dit T* (mélange d'oxyde d'éthylène et d'acide carbonique, dont la pression à 50° C ne dépasse pas 14 kg/cm²);

8° Le *chlorure de méthyle, le chlorure d'éthyle*, ce dernier même parfumé (lance-parfum), *le chlorure de vinyle le bromure de méthyle* [1]*, l'éther méthylique, le méthylamine, l'éthylamine, l'oxyde d'éthylène, le butadiène;*

9° L'*air liquide, l'oxigène liquide, l'azote liquide.*

77 *c*) Gaz dissous sous pression [2]):

10° L'*ammoniaque dissoute dans de l'eau*, en concentrations supérieures à 35 % et ne dépassant pas 50 %;

11° L'*acétylène dissous dans de l'acétone et absorbé par des matières poreuses.*

1) Un mélange de bromure de méthyle et de bromure d'éthylène contenant au plus 50 % de bromure de méthyle n'est pas considéré comme sujet à l'explosion et est transporté sans condition.

2) L'eau ammoniacale dont la teneur en ammoniaque n'excède pas 35 % et les boissons contenant de l'acide carbonique ne sont pas considérées comme matières suiettes à l'explosion et son transportées sans condition.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Nature des récipients.*

78 *a*) Dans la mesure où elles ne sont pas spécifiées dans la présente Annexe, les conditions de fabrication, de nature et de qualité de métal, auxquelles doivent satisfaire les récipients des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression, sont celles qui sont exigées pour la circulation à l'intérieur de leur pays d'origine.

79 *b*) On emploiera pour l'*air liquide, l'oxygène liquide* et *l'azote liquide*:

a) Des bouteilles en verre à double paroi, dans laquelle on a fait le vide.

Elles doivent être entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière à ne pouvoir se déplacer si la bouteille perd l'équilibre ou est renversée. Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant fixement sur le sol. Ces corbeilles ou autres récipients doivent être placés dans des coffres métalliques ou dans des caisses en bois revêtues intérieurement de tôle, ouverts en haut ou simplement garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue. Les coffres métalliques ou les caisses en bois doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de bris des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses remplis d'air liquide ou d'oxygène liquide ne renfermeront aucune matière d'emballage facilement inflammable; les matières telles que le feutre et la laine sont admises.

β) Récipients constitués d'autres matières.

Ils ne peuvent être employés qu'à la condition d'être protégés contre le transmission de chaleur, de manière à ne pouvoir se couvrir de rosée ni de givre. Un autre emballage de ces récipients n'est pas nécessaire. Les prescriptions édictées sous *a*) concernant la fermeture des bouteilles en verre sont applicables par analogie à ces récipients.

80 *c*) Pour les *solutions d'acétylène dans de l'acétone* (11°) les récipients seront en fer fondu (Flusseisen) doux, en acier doux ou en une substance semblable quant à la dureté, l'élasticité et quant à la dilatation (mais non pas en cuivre). Les récipients doivent être entièrement remplis d'une masse finement poreuse, répartie uniformément laquelle:

1° n'attaque pas les récipients en fer et ne forme de combinaisons nuisibles ni avec le dissolvant de l'acétylène (acétone), ni avec ce dernier lui-même,

2° même à un usage prolongé et en cas de secousses ne s'affaisse pas et ne forme pas de vides dangereux, même à une température de 50° C,

3° empêche sûrement que des décompositions de l'acétylène revêtant le caractère d'explosions ne se produisent, même à des températures élevées et sous l'influence de chocs violents, ou ne se propagent au travers de la masse.

Aucune pièce métallique en contact direct avec l'acétylène dissous ne pourra être établie en cuivre ou en alliage contenant plus de 70 % de cuivre.

B. *Epreuve officielle des récipients.*

81 (1) Les récipients en fer fondu, en acier ou en cuivre doivent, avant leur emploi, être soumis, de la part d'un expert autorisé par les autorités compétentes, à une épreuve de pression hydraulique. Les récipients destinés au transport des solutions d'acétylène doivent en outre, avant leur emploi, être examinés en ce qui concerne la nature de la matière poreuse et de la quantité du solvant admissible [voit A, c) — chiffre marginal 80 — et D, al. (3) a) — chiffre marginal 91 —].

82 (2) La pression intérieure à faire supporter lors de l'épreuve de pression hydraulique doit comporter:

a) Pour les *gaz comprimés,* une fois et demie la pression de chargement, laquelle ne doit pas dépasser les limites autorisées en D (voir plus loin). La pression d'épreuve doit dépasser de 5 kg/cm² au moins la pression de chargement;

b) Pour les *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6°, 7° *et* 8°:

Acide carbonique	250	kg/cm²
Gaz d'huile	250	»
Protoxyde d'azote	250	»
Ethylène	225	»
Acide chlorhydrique anhydre et éthane	120	»
Gaz dit Z	40	»
Propylène	35	»
Ammoniaque	30	»
Oxychlorure de carbone (phosgène)	15	»
Chlore et gaz dit T	30	»
Acide sulfureux	12	»
Tétroxyde d'azote	22	»
Chlorure de méthyle	16	»
Ether méthylique	16	»
Méthylamine	14	»
Chlorure d'éthyle, bromure de méthyle, éthylamine, oxyde d'éthylène et butadiène	10	»
Chlorure de vinyle	11	»

c) Pour les *gaz dissous sous pression:*

Acétylène dissous dans de l'acétone	60	»
Ammoniaque dissoute sous pression dans de l'eau:		
à raison de plus de 35 % jusqu'à 40 % en poids d'ammoniaque	8	»
à raison de plus de 40 % jusqu'à 50 % en poids d'ammoniaque	12	»

83 (3) L'épreuve de pression doit être renouvelée:

a) tous les 2 ans pour les récipients destinés au transport du *chlore,* de l'*acide chlorhydrique anhydre,* du *tétroxyde d'azote,* de l'*acide sulfureux,* de l'*oxychlorure de carbone;*

b) tous les 5 ans pour les récipients destinés au transport des *autres gaz comprimés ou liquéfiés;*

c) tous les 5 ans pour les récipients d'*ammoniaque dissoute sous pression.*

84 (4) Les récipients servant au transport d'*acétylène dissous* doivent faire tous les 10 ans l'objet d'un examen. Cet examen devra tout au moins comprendre l'état extérieur des récipients (effets de la rouille, déformations) et l'état de la masse de remplissage (relâchement, affaissement). En outre, l'on doit pratiquer des sondages consistant à découper un nombre raisonnable de récipients et à en examiner l'intérieur avec soin, tant en ce qui concerne la rouille qu'au point de vue des modifications survenues dans la matière qui les compose et dans la masse de remplissage.

Pour le transport de récipients d'acétylène dissous, la lettre de voiture doit être accompagnée d'une attestation de l'Office compétent du pays d'expédition des récipients, aux termes de laquelle ceux-ci sont admis au transport dans ce pays.

85 (5) En procédant à l'épreuve de pression hydraulique, il faut faire en sorte que l'augmentation de pression se fasse sans à-coups. Les récipients doivent supporter la pression d'épreuve sans subir de déformation permanente ou des fissures.

85 *a* (6) En ce qui concerne les récipients des wagons-réservoirs et les grands récipients qui doivent être roulés dont il est question sous E, al. (2) — chiffre marginal 95 — un examen intérieur doit avoir lieu aux époques identiques à celles prescrites pour l'épreuve de pression. Cet examen doit, autant que possible, avoir lieu en même temps que l'épreuve de pression.

C. *Equipement des récipients* (*soupapes, inscriptions*).

86 (1) Les récipients servant au transport des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (à l'exception de l'air liquide, de l'oxygène liquide et de l'azote liquide) doivent être munis d'une soupape au moins pour le remplissage et la vidage.

Les soupapes doivent être faites en une matière qui ne peut être attaquée par le contenu. Notamment, s'il s'agit de *solutions d'acétylène* (11°) les parties métalliques de la soupape en contact avec le gaz ne doivent pas contenir plus de 70 % de cuivre. En ce qui concerne les récipients renfermant de l'*ammoniaque liquéfiée* ou *dissoute dans de l'eau* les soupapes en cuivre ne sont pas admises.

Dans les récipients pour l'*oxygène,* le *protoxyde d'azote* et l'*air comprimé,* on ne pourra utiliser pour l'étoupement ou la lubrification une substance contenant de la graisse ou de l'huile.

Pour le *gaz d'huile,* le *gaz mixte* et *l'ammoniaque dissoute dans de l'eau,* on peut employer au lieu de soupapes des bouchons métalliques vissés; ceux-ci doivent fermer assez bien pour que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

Les récipients contenant de *l'acétylène dissous* peuvent avoir des soupapes d'arrêt avec fermeture de raccordement.

87 (2) Les récipients doivent porter en caractères bien apparents et durables les inscriptions suivantes:

a) pour *tous les gaz, excepté ceux dénommés sous* 9°:

α) le nom du gaz, le désignation du fabricant ou du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre du récipient;

β) le poids du récipient vide, y compris les accessoires (soupage, bouchon métallique, etc., à l'exception de la chape de protection);

γ) la pression d'épreuve;

δ) la date de la dernière épreuve et le poinçon de l'expert qui a procédé à cette opération.

b) pour les *gaz comprimés et pour l'acétylène dissous dans de l'acétone*:

la valeur de la pression de chargement autorisée [voir D, al. (1) — chiffre marginal 89 — et D, al. (3) — chiffre marginal 91 —]; en outre, pour les

récipients d'acétylène dissous dans de l'acétone, le poids total du récipient vide [voir ci-dessus lettre *a)* *β)*], de la masse absorbante et de l'acétone pouvant être admise dans le récipient.

c) pour les *gaz liquéfiés, à l'exception de ceux dénommés sous* 9°, *et pour l'ammoniaque dissoute dans de l'eau*:

le maximum de charge admissible.

d) En outre, les wagons-réservoirs renfermant des *gaz comprimés et liquéfiés* doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle n° 11.

88 (3) En ce qui concerne les récipients neufs, les inscriptions prescrites ne doivent être gravées que sur la partie renforcée de la paroi, et en ce qui concerne les tubes, les dimensions de l'inscription doivent permettre de la graver sur le col renforcé.

Les inscriptions qui sont gravées dans les récipients et ne sont plus valables ne doivent pas être enlevées s'il doit en resulter une diminution de l'épaisseur de la paroi au-dessous du minimum admissible. L'enlèvement ou la modification d'inscriptions ne peut avoir lieu que lorsque les récipients sont complètement vidés et nettoyés et après approbation d'un expert agréé par les autorités compétentes. Celui-ci est tenu d'examiner ces récipients avant un nouvel usage et de les soumettre à une nouvelle épreuve.

Si le gaz n'est désigné sur les récipients qu'au moyen de formules chimiques, le nom non abrégé de ce gaz doit figurer de façon nette et durable soit sur une étiquette à coller sur les récipients, soit en caractères peints sur ces derniers.

D. *Remplissage des récipients.*

89 (1) La pression de chargement maximum admissible pour les récipients servant au transport des *gaz comprimés* comporte, à une température remenée à 15° C:

pour l'acide carbonique sous forme de gaz	20 kg/cm²
» le gaz mixte (gaz d'huile ne contenant pas plus de 30 % d'acétylène) et le gaz à l'eau	10 »
» le gaz d'huile (gaz riche)	125 »
» l'oxygène, l'hydrogène, le gaz d'éclairage, l'oxyde de carbone, l'azote, le protocarbure d'hydrogène (grisou, méthane), l'air comprimé et les gaz rares	200 »

90 (2) La charge maximum admise pour les récipients servant au trasport des *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6° 7° *et* 8° comporte:

pour l'acide carbonique .	1 kg	de liquide	pour		1,34	litres de capacité du récipient
» le gaz d'huile et le gaz dit Z . . .	1	»	»	»	2,50	
» le propylène . . .	1	»	»	»	2,25	
» le protoxyde d'azote	1	»	»	»	1,34	
» l'éthylène	1	»	»	»	3,50	
» l'éthane	1	»	»	»	3,30	
» l'ammoniaque . . .	1	»	»	»	1,88	
» le butadiène . . .	1	»	»	»	1,85	
» l'oxychlorure de carbone (phosgène) .	1	»	»	»	0,80	
» le chlore	1	»	»	»	0,80	
» l'acide sulfureux .	1	»	»	»	0,80	
» le tétroxyde d'azote	1	»	»	»	0,80	
» le chlorure de méthyle	1	»	»	»	1,25	
pour le chlorure d'éthyle	1 kg	de liquide	pour		1,25	litres de capacité du récipient
» l'oxyde d'éthylène .	1	»	»	»	1,30	
» l'éther méthylique .	1	»	»	»	1,65	
» le méthylamine . .	1	»	»	»	1,70	
» l'éthylamine . . .	1	»	»	»	1,70	
» l'acide chlorhydrique anhydre . .	1	»	»	»	1,75	
» le chlorure de vinyle	1	»	»	»	1,26	
» le bromure de méthyle	1	»	»	»	0,70	
» le gaz dit T . . .	1	»	»	»	1,34	

91 (3) Pour les *gaz dissous sous pression dans les liquides* il y a lieu d'observer ce qui suit:

a) La pression finale de chargement maximum admissible à une température de 15° C pour *l'acéthylène dissous dans de l'acétone* (11°) est de 15 kg/cm².

La quantité normale de solvant doit, à une température ramenée à 15° C, être telle que l'augmentation de volume qu'il subit en absorbant l'acétylène à la pression finale de charge laisse à l'intérieur de la masse poreuse un volume libre égal à 15 % au moins de la capacité en eau du récipient.

b) pour *l'ammoniaque dissoute sous pression dans de l'eau* (10°) la charge maximum admise pour les récipients est réglée comme il suit:

à raison de plus de 35 % jusqu'à 40 % en poids d'ammoniaque, 1 kg de dissolution pour 1,25 l+de capacité du récipient,

à raison de plus de 40 % jusqu'à 50 % en poids d'ammoniaque, 1 Kg de dissolution pour 1,30 l+de capacité du récipient.

92 (4) Avant chaque remplissage, le bon état des récipients doit être vérifié par un expert de l'usine chargée du remplissage. Les résidus éventuels doivent être enlevés. Un nettoyage s'impose avant tout lorsque les secousses imprimées aux récipients vides permettent de constater la présence de résidus solides. Les récipients dont les inscription relatives au contrôle sont défectueuses ou incomplètes ou dont l'épreuve (chapitre B — chiffres marginaux 81 à 85 a —) ne peut être indubitablement prouvée, ne doivent pas être remplis sans épreuve préalable.

93 (5) Les récipients pour les gaz liquéfiés ou dissous sous pression doivent être pesés pendant leur remplissage et soumis à un pesage supplémentaire en vue d'établir une surcharge éventuelle.

E. *Autres prescriptions.*

94 (1) Lorsque les récipients remplis de *gaz dénommés sous* 5°, 6° et 7° (à l'exception du *chlore* et du *tétroxyde d'azote*) ou *sous* 8° sont emballés dans des caisses, ils peuvent être réunis en un seul colis avec d'autres objets.

95 (2) Les récipients remplis de *gaz dénommés sous* 1° *à* 8°, 10° *et* 11°, non emballés dans des caisses, doivent, en tant que les règlements en vigueur dans le pays expéditeur le prescrivent, être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler. Ces garnitures ne doivent pas former un ensemble avec les chapes de protection. La garniture destinée à empêcher les récipients de rouler ne s'applique pas aux grands récipients qui ne sont pas portés mais roulés, et qui, à cet effet, sont munis de cercles spéciaux. Ces récipients ne sont admis que pour les *gaz dénommés sous*

6°, 7°, 8° et 10°. Leur capacité ne doit pas être inférieure à 100 ni d'épasser 500 l [1]).

Les soupapes prescrites sous C, al. (1) porteront des chapes de protection en fer qui doivent posséder une ou plusieurs ouvertures; les récipients en cuivre peuvent être pourvus de chapes en cuivre. Les soupapes placées dans l'intérieur du col des récipients et qui sont protégées par un bouchon métallique vissé et bien fixé n'ont pas besoin de porter de chape.

96 (3) Les caisses renfermant des récipients remplis de *gaz dénommés sous* 1° *à* 8°, 10° *et* 11° doivent porter d'une manière apparente et durable l'indication de leur contenu; il doit en être de même en ce qui concerne les récipients eux-mêmes [voir sous C, al. (2) *a*), *a*) — chiffre marginale 87 —].

Les récipients en caisse doivent être disposés de telle sorte que les timbres d'épreuve puissent être facilement découverts.

Les colis renfermant de *l'air,* de *l'azote* ou de *l'oxygène liquides* (9°) porteront les inscriptions bien apparentes «Air (ou Azote ou Oxygène) liquide» et seront munis d'étiquettes conformes au modèle n° 6; les caisses en bois et les coffres métalliques contenant des bouteilles en verre mentionnées sous A, al. *b*) *a*) — chiffre marginal 79 — doivent en outre porter des étiquettes conformes au modèle n° 7.

97 (4) L'*oxygène comprimé* ne doit contenir que 4 % en volume au plus d'hydrogène et l'*hydrogène comprimé* 2 % en volume au plus d'oxygène. La composition du mélange doit être vérifiée par analyse lors du remplissage des récipients. Le résultat de l'analyse doit être produit sur demande.

Les récipients ayant contenu les *gaz dénommés sous* 2° *ou* 3°, *le protocarbure d'hydrogène, l'hydrogène comprimé* (4°), *l'oxychlorure de carbone* (6°) *ou des gaz dénommés sous* 7° doivent être fermés immédiatement après leur vidage.

Sont également à considerér comme récipients vides ceux dans lesquels, après le vidage des *gaz liquéfiés dénommés sous* 5° *à* 8°, subsistent, à l'état de gaz, de petites quantités de résidus. Ces récipients doivent également être fermés immédiatement après avoir été vidés

L'expéditeur de tout envoi de *gaz comprimés* (1° *à* 4°) peut être requis de vérifier la pression existant dans les récipients à l'aide d'un manomètre. Cette prescription n'est pas applicable au *gaz riche* ni au *gaz mixte* transportés dans des bouées de mer ou autres récipients analogues.

98 (5) Les colis ne doivent pas être proietés, ou soumis à des chocs, ni exposés aux rayons du soleil, ni à la chaleur du feu.

99 (6) Le transport doit être effectué:

1° Pour *les gaz énumérés sous* 1° *a* 4°:

en wagons couverts. Si la remise au transport est effectuée dans des véhicules spécialement aménagés pour la circulation routière et entièrement recouverts de bâches ou de caisses extérieures en bois, l'on utilisera des wagons découverts.

Pour les *gaz à l'eau,* le *gaz mixte* (2°), le *gaz d'huile* (gaz riche) (3°) et le *protocarbure d'hydrogène* (4°), l'on peut également utiliser des wagons découverts; mais pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, ces wagons doivent être complètement protégés par des bâches, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

Pour *l'oxygène et l'hydrogène* (4°) l'on pourra également, pendant les mois de novembre à mars inclusivement, se servir de wagons découverts.

2° Pour les *gaz énumérés sous* 5° à 7°:

en wagon couverts ou décourverts; pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les wagons découverts doivent être munis de bâches; les bâches doivent être étanches et ajustées à des cadres en bois de façon à maintenir entre les récipients et elles-mêmes un espace libre permettant la libre circulation de l'air dans le sens de la longueur du wagon.

3° Pour *les gaz énumérés sous* 8°:

en wagons découverts; pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les wagons découverts doivent être entièrement recouverts des bâches, à moins que les récipients ne soient emballés dans des caisses en bois. Si ces gaz répondet aux prescriptions d'emballage fixées au chiffre marginal 106, ils peuvent aussi être transportés dans des wagons couverts.

4° Pour *les gaz énumérés sous* 9°:

dans des wagos couverts.

5° Pour *les gaz énumérés sous* 10°:

dans des wagons couverts ou découverts.

6° Pour *les gaz ènumérés sous* 11°:

dans des wagons couverts; pendant les mois de novembre à mars inclusivement, l'on peut aussi utiliser des wagons découverts.

100 (7) Les récipients remplis de *gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression* doivent être chargés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber, ni se renverser. Ceux qui renferment de *l'air liquide,* de l'*oxygène liquide ou de l'azote liquide* seront placés debout et protégés contre toute détérioration pouvant être produite par d'autres colis.

Les récipients *remplis d'air liquide ou d'oxygène liquide* ne doivent pas non plus être chargés dans la proximité immédiate de matières facilement inflammables en petits morceaux ou à l'état liquide.

101 (8) *a*) Sont applicables à l'admission des récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz comprimés ou liquéfiés ou dissous sous pression,* en ce qui concerne la nature de leur matériel, l'épreuve officielle, l'equipement et le remplissage, les prescriptions sous A, B, C et D et celles figurant sous E, alinéa (2), pour les soupapes, ainsi que sous H.

Les wagons-réservoirs ne sont toutefois pas admis pour le transport de l'*oxychlorure de carbone* (phosgène) du 6°.

Les récipients doivent être bien préservés contre un déplacement et être bien encastrés dans les wagons. Ils ne doivent pas pouvoir en être enlevés sans appareils spéciaux.

102 *b*) Les wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz liquéfiés* et dont le diamètre est constant doivent être munis à l'intérieur de cloisons convenablement perforées ou de dispositifs analogues qui ralentissent le mouvement du liquide en cas de brusques changements de vitesse du véchicule.

---

1) Pour le transport du chlore liquéfié sont admis les tonneaux, munis de cercles, d'une contenance da 800 l. = 1000 kg.

103 c) Les wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz liquéfiés dénommés sous* 5°, 6° et 7° doivent porter une enveloppe en bois ou être munis d'autres isolants approuvés par l'autorité compétente. Pour le choix de ces isolants, il y a lieu de tenir compte du diamètre du récipient, du genre du gaz auquel celui-ci est destiné, ainsi que du coefficient d'absorption et d'émission, de telle manière que la température des gaz du récipient ne puisse excéder en aucun cas 50° C.

104 *d*) les récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *gaz comprimés* ou *liquéfiés* ne doivent pas être pourvus chacun d'une soupape pour le remplisage et la vidange. Il suffit que tous les réecipients soient, aux deux extrémités du wagons, raccordés à un tuyau-collecteur portant une soupape d'arrêt placée à l'intérieur de la caisse du wagon. Ces soupapes n'ont pas besoin d'être munies de chapes de protection.

104*a* *e*) Les réservoirs des wagons-reservoirs doivent être mis à la terre au point de vue électrique.

F) *Exceptions aux prescriptions édictées sous A à E.*

105 (1) Les *gaz liquéfiés dénommés sous 5°, 6° et 7° peuvent* également être trasportés en *petites quantités* dans de forts tubes en verre hermétiquement fermés: savoir l'*acide carbonique*, l'*éthane* et le *protoxyde d'azote* jusq'à 3 gr, l'*ammoniaque*, le *chlore* et le *tétroxyde d'azote* jusqu'à 20 gr, l'*acide sulfureux anhydre* et l'*oxychlorure de carbone* (phosgène) jusqu'a 100 gr, aux conditions ci-après: les tubes en verre ne doivent être remplis qu'à moitié pour l'*acide carbonique,* l'*éthane* et le *protoxyde d'azote,* qu'aux deux tiers pour l'*ammoniaque,* le *chlore* et le *tétroxyde d'azote,* et qu'aux trois quarts pour l'*acide sulfureux* et l'*oxychlorure de carbone* (phosgène). Chaque tube en verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc soudée, remplie de terre d'infusoires et embollée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant du *chlore* ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant de l'*ammoniaque* ou de l'*acide sulfureux.* Il est égalment permis d'emballer d'autres objets dans la caisse contenant des capsules en fer-blanc remplis de *gaz liquéfiés* autres que le *chlore.*

De petits tubes renfermant de l'*acide carbonique liquide* destiné au gonflement des pneus ou à des buts sanitaires peuvent être transportés sous les conditions suivantes:

a) Les tubes doivent être fabriqués en acier doux, sans couture; leur contenance ne doit pas dépasser 200 cm³ et leur diamètre intérieur ne doit pas être supérieur à 30 mm.

b) Il n'est pas nécessaire de munir les tubes d'une soupape, d'une chape de protection et d'une garniture extérieure les empêchant de rouler.

106 (2) Les *matières dénommées sous* 8°, en quantités jusqu'à 150 gr dans des tubes en verre, dont le poids brut ne doit pas dépasser 5 kg, peuvent être bien calées seules ou avec d'autres objets dans de fortes caisse, à la conditions que les tubes en verre soient solidement assujettis dans ces dernières. Les caisses doivent porter l'étiquette conforme au modèle n. 3.

107 (3) Les *capsules métalliques d'acide carbonique* (sodor, sparklets) renfermant 25 gr au plus d'*acide carbonique liquide* et au maximum 1 gr de liquide pour 1,34 cm³ de capacité sont acceptées au transport sans restriction si l'acide carbonique ne contient pas plus de 1/2 % d'air.

108 (4) L'*oxygène comprimé* jusqu'à 0,3 kg/cm² renfermé dans de petits sacs en caoutchouc, tissus imprégnés ou matières analogues est admis sans condition au transport.

109 (5) Sont transportés sans condition les *réservoirs de machines à glace* pourvus d'une façon permanente de la quantité d'acide sulfureux liquide ou d'ammoniaque liquide nécessaire à leur fonctionnement, si leur contenu en acide sulfureux ou en ammoniaque ne dépasse pas 20 l.

110 (6) Les récipients contenant de l'*oxygène comprimé,* fixés dans des bacs à poissons, sont admis également au transport s'ils ne sont pas hermétiquement fermés, mais pourvus d'appareils permettant à l'oxygène de s'échapper peu à peu.

G. *Mode de transport.*

111 Les *gaz énumérés sous* 8° sont admis au transport en grande vitesse à la condition que leur emballage soit conforme aux prescriptions du chapitre F. alinéa (2) — chiffre marginal 106 —.

H. *Dispositions transitoires.*

112 Peuvent continuer à être admis au transport, à titre transitoire, les récipients pour gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression qui ont été mis en service sous l'empire de l'Annexe I à la précédente Convention internationale.

Pour les délais de renouvellement des épreuves périodiques ils sont assujettis aux conditions fixées sous B — chiffres marginaux 83 et 84 —.

I e. MATIÈRES QUI AU CONTACT DE L'EAU, DÉGAGENT DE GAZ INFLAMMABLES OU FACILITANT LA COMBUSTION [1].

113 Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

1° Les *métaux alcalins* et *alcalins-terreux,* tels que le sodium, potassium calcium, etc., ainsi que les *combinaisons entre ces métaux.*

2° Le *carbure de calcium* et l'*hydrure de calcium.*

3° Le *peroxyde de sodium* et le peroxyde de sodium sous forme de mélanges qui ne soient pas plus dangereux que le peroxyde de sodium.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

114 (1) L'emballage doit être fait dans des récipients en fer, revêtus ou non de plomb, ou dans des récipients en fer-blanc solides, étanches, bien fermés. Les *matières dénommées sous 1°* peuvent aussi être transportées jusqu'à concurrence de 5 kg dans des bouteilles en verre, résistantes, munies d'una fermeture solide et étanche. Les récipients doivent être complètement secs, ou, pour les *matières dénommées sous 1°,* remplis avec du pétrole.

---

1) La *cyanamide de calcium* doit être admise au transport sans condition.

115 (2) Les récipients renfermant des *matières dénommées sous 1° et 3°* doivent être placés dans des enveloppes de protection, savoir:

a) les récipients en fer, revêtus ou non de plomb, ou les récipients en fer-blanc renfermant des *matières dénommées sous 1°,* dans des caisses en bois ou dans des paniers métalliques de protection;

116 *b*) les bouteilles en verre renfermant des *matières dénommées sous 3°,* dans des caisses en bois, revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle (revêtue ou non de plomb) ou de fer-blanc, rendue étanche pour empêcher l'entrée de l'eau, les bouteilles en verre emballées dans des caisses doivent être placées solidement dans de la terre d'infusoires sèche ou dans d'autres matières analogues incombustibles. Les bouteilles en verre ne renfermant pas plus de 250 gr peuvent être emballées dans des boîtes en fer, (revêtu ou non de plomb), ou en ferblanc munies d'une fermeture solide et étanche, au lieu de l'être dans des caisses en bois.

Les récipients en fer-blanc renfermant du *peroxyde de sodium* (3°), remis au transport par wagon complet, peuvent être aussi placés dans des paniers métalliques de protection en fer.

Des enveloppes de protection ne sont pas nécessaires:

117 *a)* En ce qui concerne les *matières dénommées sous 1°*, dans le cas où elles sont emballées dans de forts tambours en fer avec une fermeture étanche.

β) En ce qui concerne les *matières dénommées sous 3°*, à condition d'employer des tonneaux en fer solides et étanches dont la surface et les fonds sont pourvus d'un revêtement en bois de 2,5 cm au moins d'épaisseur, maintenu sûrement au moyen de cercles ou de cornières en fer plat.

118 (3) Les colis renfermant des *matières de la classe* Iᵉ doivent porter une étiquette conforme au modèle n° 8.

Les wagons-réservoirs destinés au transport du *carbure de calcium* (2°) doivent être munis, aux lieu et place de cette étiquette, de l'inscription suivante qui doit figurer du côté de la fermeture; « A fermer hermétiquement après le remplissage et la vidange ». En outre, ces wagons doivent être munis d'une étiquette conforme au modèle n. 9.

B. *Autres prescriptions.*

119 (1) Toute quantité jusqu'à 5 kg, emballée conformément aux prescriptions édictées en A, peut être réunie avec d'autres objets.

120 (2) Les colis doivent être manipulés avec des précautions toutes spéciales. Ils ne doivent être projetés et ils seront arrimés assez solidement dans les wagons pour être protégés contre les frottements, cahots, heurts, renversement ou chute des couches supérieures.

121 (3) Le transport doit être effectué en wagons couverts. Toutefois, le *carbure de calcium* (2°) peut être transporté en wagons découverts bâchés.

122 (4) Les récipients vides qui contenaient des *matières dénommées sous 2°* doivent être exempts de restes de ces matières. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de ce qu'il contenaient précédemment.

CLASSE II

Matières sujettes à l'inflammation spontanée [1].

123 Ne sont admis au transport que les matières suivantes:

1° Le *phosphore ordinaire* (blanc et jaune).

2° Les *combinaisons de phosphore avec des terres alcalines,* par exemple le *phosphure de calcium,* le *phosphure de strontium;*

3° Les *mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses*, dont le point de fusion est supérieur à 35 C, les *solutions de phosphore ordinaire dans le sulfure de carbone.*

4° le *zinc-éthyle, le zinc-méthyle, le magnésium-éthyle* et *d'autres liquides similaires qui s'enflamment spontanément à l'air,* ainsi que leurs solutions dans l'éther.

5° La *suie fraîchement calcinée.*

6° *a*) Le *charbon de bois fraîchement éteint, en poudre, en grains ou en morceaux; les grignons carbonisés.*

b) Le *liège fraîchement gonflé, en poudre ou en grains,* avec ou sans mélange de goudron ou de matières similaires [2]) non sujettes à l'oxydation spontanée.

7° La *soie fortement chargée* (cordonnet, soie souple, bourre de soie et soie chappe) *en écheveaux.*

8° *a*) Les matières suivantes imprégnées de graisse, de vernis ou d'huile: *laine, poils, laine artificielle, coton, coton artificiel, soie, lin, chanvre, jute — à l'état brut,* sous forme de *déchets* provenant de la *filature* ou du *tissage,* à l'état de *chiffons* ou *d'étoupes —, à condition qu'elles soient à l'état sec;* en outre, *la laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes (torchons à nettoyer)*;

b) Les *produits, à l'état sec, fabriqués avec les matières ci-dessus, imprégnés de graisse, de vernis ou d'huile,* par exemple bâches, cardages, courroies de transmission de coton ou de chanvre, lisses de tisserand et de harnais, fils et fils retors, articles en filet (filets de pêcheurs agraissés, etc.).

9° Les *mélanges de matières combustibles grenées ou poreuses avec de l'huile de lin, du vernis, de la résine, des résidus de pétrole et autres matières analogues si ces derniers composants peuvent encore être sujets à s'oxyder par eux-mêmes* (par exemple la masse dite *bourre de liège, la lupuline*), en outre des *résidus huileux de la décoloration du soja.*

10° Le *caoutchouc broyé,* la *poussière de caoutchouc.*

11° Les *matières suivantes imprégnées de graisse, d'huile ou de vernis;* papier (ou carton) et les produits fabriqués de papier (ou de carton) (par exemple les fuseaux, les anneaux de carton, etc.) en tant que les matières d'imprégnation ne sont pas encore sèches.

12° La *poussière* et la *poudre d'aluminium* et de *zinc* ainsi que des *mélanges de poussière ou de poudre d'aluminium et de poussière ou de poudre de zinc,*

---

1) Le phosphore amorphe (rouge), le sesquisulfure de phosphore, les combinaisons de phosphore avec des métaux, par exemple les phosphure de fer et le phosphure de cuivre, sont admis au transport sans condition.

2) Les enveloppes et les plaques en liège gonflé, fabriqués sous pression avec ou sans mélange de goudron ou de matières analogues, sont admises au transport sans condition.

même grasses et de poussière au de poussière filtrée des hauts-fourneaux.

13° Les *sacs à levure ayant servi, non nettoyés.*

14° La *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage.*

15° Les *fils le nitrocellulose non dénitrés servant a la fabbrication de la soie ou de la laine artificielle.*

16° La *poussière de lianite prête au chauffage* [1]), en outre le *coke de lignite carbonisé rendu inerte* (c'est-à-dire moins sujet à l'inflammation spontanée).

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

124 (1) Les *matières dénommées sous* 1° *et* 2° doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc solides, étanches et bien soudés, solidement assujettis dans une forte caisse en bois bien fermée.

Le transport du *phosphore ordinaire* (1°) est encore soumis aux presciptions suivantes:

Dans les recipients, il doit toujours être plongé dans l'eau.

Il peut aussi être emballé dans des tonneaux en tôle de fer résistants, étanches et bien fermés. Le poids d'un tonneau de ce genre ne doit pas dépasser 300 kg. Les tonneaux d'un poids de plus de 100 kg doivent être munis de cercles de tête et d'un dispositif leur permettant d'être roulés.

Le phosphore ordinaire peut également être transporté dans des wagons-réservoirs qui doivent être pourvus d'une installation de chauffage.

Les tonneaux pourvus d'un couvercle vissé - à moins qu'ils ne soient munis d'un dispositif les tenant obligatoirement debout - ainsi que les caisses renfermant du phosphore ordinaire doivent porter des étiquetftes conformes au modèle n. 6.

Les quantités ne dépassant pas 250 gr peuvent aussi être renfermées dans des vases en verre solides, fermés hermétiquement, qui doivent être solidement maintenus dans des récipients en tôle, avec des matières d'emballage appropriées; ces récipients doivent être solidement assujettis dans une seconde enveloppe en bois;

Pous les *matières dénommées sous* 2°, par quantités de 2 kg au maximum, les récipients en fer-blanc peuvent être remplacés par des bouteilles en verre ou cruches qui doivent également être emballées dans une forte caisse en bois bien fermée.

125 (2) Les *matières dénommées sous* 3° doivent être emballées soit dans des caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondues dans des projectiles non chargés.

126 (3) Les *matières dénommées sous* 4° doivent être emballées dans des récipients solides et étanches, en terre (grés, etc.), en métal ou en verre, scellés à la lampe ou pourvus d'une fermeture hermétique offrant une sécurité équivalente.

Les vases en verre ou en grés doivent être emballés, soit isolément, soit à plusieurs, dans des récipients en tôle solides, remplis de cendre ou de terre d'infusoires sèche, qui seront soudés hermétiquement.

Les récipients en métal doivent être solidement assujettis soit isolément, soit à plusieurs, dans d'autres récipients (hannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Les enveloppes extérieures découvertes doivent porter une couverture protectrice, et si celle-ci consiste en paille, jonc, roseau ou altres matières analogues, facilement inflammables, elle doit être imprégnée da lait d'argile ou de chaux, etc. mélangé avec du verre soluble.

Les enveloppes renfermant des bonbonnes en verre doivent en outre être munies d'une étiquette conforme au modèle n° 7.

127 (4) Les *matières dénommées sous* 5°, 6° *a*) *et* 6° *b*) doivent être emballées dans des récipients étanches et fermant bien. Les tonneaux en bois auront à l'intérieur un revêtement imperméable.

128 (5) Les *matières dénommées sous* 7° doivent être emballées dans de fortes caisses. Quand ces caisses ont plus de 12 cm de hauteur, les couches de soie seront séparées entre elles par des espaces vides suffisants, au moyen de grilles en bois; des trous pratiqués dans les parois, s'ouvrant sur ces espaces vides, permettront la circulation de l'air. Des baguettes seront clouées extérieurement pour empêcher que les trous des caisses puissent être couverts.

129 (6) Parmi les *matières dénommées sous* 8° a), la *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) *non séchées* doivent être fortement pressées et emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés.

L'emballage n'est pas nécessaire si le transport est effectué dans des wagons en fer munis de couvercles.

130 (7) Les *matières dénommées sous* 9° doivent être emballées, lorsqu'elles sont *pressées dans des moules,* dans des récipients en fer-blanc solides, étanches ou dans de fortes caisses en bois portant à l'intérieur un revêtement de fer-blanc étanche; lorsqu'elles ne sont *pas pressées dans des moules,* dans des récipients forts, étanches et bien fermés.

131 (8) Les *matières dénommées sous* 10° doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés.

132 (9) Les *matières dénommées sous* 11° doivent être emballées dans des récipients solides et étanches.

133 (10) Les *matières dénommés sous* 12° doivent être emballées dans des récipients en métal ou en bois étanches et bien fermés.

134 (11) En ce qui concerne le transport par chargements complets de la *poussière filtrée des hauts-fourneaux,* non emballée, voir sous B, alinéa (3) *d*) — chiffre marginal 143 —.

135 (12) Les *matières dénommées sous* 13° doivent être emballées dans des récipients bien fermés.

136 (13) Les *matières dénommées sous* 14° ne sont expédiées que dans des wagons en tôle, à moins que ces matières ne soient emballées dans des récipients étanches en tôle. Si les dits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de

1) La poussière de lignite prête au chauffage est du charbon (houille, lignite, tourbe) réduit (par pulvérisation ou par un autre procédé) à un degré de finesse tel qu'il peut être employé directement au chauffage par le charbon pulvérisé.

l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

137 (14) Les *matières dénommées sous* 15° doivent être contenues dans des récipients métalliques ou dans des tonneaux en bois hérmétiquement fermés. Les tonneaux doivent contenir un excès d'eau facile à vérifier par l'agitation du récipient.

138 Dans les cas où ces matières sont emballées dans des récipients métalliques on peut se contenter d'entourer chaque bobine d'une toile mouillée et la lettre de voiture doit attester que cette condition est remplie.

139 (15) Les *matières dénommées sous* 16° doivent être transportées dans des wagons-réservoirs étanches. La *poussière de lignite prête au chauffage* peut également être emballée dans des récipients en métal étanches (par exemple dans des fûts en fer) ou dans des sacs solides rendus imperméables à l'air au moyen de caoutchouc ou de toute autre façon, et hermétiquement fermés.

140 (16) Tous les colis contenant *des matières dénommées sous* 1°, 2°, 3° et 4° doivent porter une étiquette conforme au modèle n. 3.

B. *Autres prescriptions.*

141 (1) Les matières ci-dessous énumérées peuvent être emballées avec d'autres objets dans une caisse en bois solide, étanche et bien fermée, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients, édictées en A:

a) le *phosphore ordinaire* (1°) par quantités ne dépassant pas 250 gr;

b) les *matières dénommées sous* 2° par quantités ne dépassant pas 5 kg;

c) les *matières dénommées sous* 4° par quantités ne dépassant pas 2 kg, à la condition que les vases soient solidement emballés dans les récipients; il est cependant interdit de les emballer avec d'autres matières sujettes à l'inflammation spontanée, et avec les matières inflammables dénommées aux classes III *a* et III *b*;

d) les *matières dénommées sous* 11° sans restriction *de poids.*

e) la *poussière* et la *poudre d'aluminium ou de zinc*, ainsi que des *mélanges de poussière ou de poudre d'aluminium et de poussière ou de poudre de zinc* (12°) en quantités ne dépassant pas 1 kg, — mais pas ensemble avec des acides, des lessives — alcalines ou des liquides aqueux — doivent être emballées dans des récipients en verre ou boîtes en fer-blanc bien fermés. Les récipients en verre doivent être solidement assujettis dans des boîtes en fer-blanc ou carton dont les espaces vides sont remplis de terre d'infusoires.

142 (2) Lorsque:

a) la *suie* (5°), le *charbon de bois en poudre, en grains* ou en *morceaux*, les *grignons carbonisés* (6° *a*) et le *liège fraîchement gonflé* (6° *b*),

b) la *soie en écheveaux* (7°),

c) les *matières désignées sous* 8° (à l'exception de la laine ayant servi au nettoyage et des étoupes),

d) les *mélanges dénommés sous* 9°,

e) les *matières dénommées sous* 11°,

f) les *sacs à levure ayant servi* (13°),

g) la *matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage* (14°) sont dans un état permettant d'écarter tout danger d'inflammation spontanée, et que l'expéditeur atteste cet état dans la lettre de voiture par la déclaration suivante: « Non sujet à l'inflammation spontanée », ces matières ne sont pas soumises au régime des prescriptions de la présente classe.

143 (3) Doivent être employés pour le transport:

a) des *matières dénommées sous* 4°, des wagons découverts; de petites quantités jusqu'à 10 kg peuvent aussi être chargées dans des wagons couverts;

b) des *matières dénommées sous* 7° 8° et 11°, des wagons couverts ou des wagons découverts bâchés. La *laine ayant servi au nettoyage* et les *étoupes* (torchons à nettoyer) emballées aux conditions édictées au chapitre A, alinéa (6) — chiffre marginal 129 — peuvent aussi être transportées en wagons découverts;

c) des *matières dénommées sous* 15°, des wagons couverts dont les vantaux doivent être tenus fermés;

d) de la *poussière filtrée des hauts-fourneaux*, non emballée, des wagons à couvercles en fer ou des wagons découverts en fer recouverts de bâches.

144 (4) Doivent en outre être observées pour les *matières dénommées sous* 4° les prescriptions édictées dans la classe III a B, alinéa (3) — chiffre marginal 164 —.

145 (5) Les wagons-réservoir et le tonneaux en tôle vides, dans lesquels des *matières dénommées sous* 1° ont été transportées, doivent être bien fermés. Dans la lettre de voiture, il faut certifier que cette opération a eu lieu.

C. *Mode de transport.*

146 Les *matières dénommées sous* 4° ne sont admises au transport en grande vitesse qu'en petites quantités jusqu'à 10 kg.

147-151

CLASSE III.

Matières inflammables.

III a. LIQUIDES COMBUSTIBLES [1]).

152 Les liquides ci-après et leurs mélanges artificiels liquides ou encore pâteux en dessous de 15° C sont soumis à des conditions spéciales:

A. *Liquides combustibles des groupes A* 1, 2 *et* 3, c'est-à-dire ceux qui, ou bien eux-mêmes ou dans leurs fractions liquides combustibles, ne se mélangent pas avec l'eau:

153 1. *Liquides combustibles du groupe A* 1, c'est-à-dire ceux qui ont leur point d'inflammation en dessous de 21° C [2]) et dont le contenu total en matières solides [3]) solubles et/ou mises en suspension dans les liquides:

---

1) De petites quantités de liquides combustibles de tous les groupes, emballées — comme échantillons ou non — suivant les usages du commerce en un solide emballage collecteur (fer-blanc, bois ou carton), les protégeant contre le bris, sont transportées sans condition. [Pour le groupe A 1 *a*) au maximum 200 gr. de poids net par petit emballage]. De même les carbures d'hydrogène chloreux ne sont pas des liquides combustibles au sens des présentes dispositions.

2) Le point d'inflammation est déterminé dans l'appareil Abel-Pensky en le ramenant à la pression de 760 mm.

3) Doivent être assimilés aux matières solides les siccatifs, les huiles consistantes (huiles de lin épaisses) ou les matières similaires dont le point d'inflammation excède 100° C.

a) *n'excède pas* 30 %. Rentrent notamment dans cette catégorie: des pétroles bruts et autres huiles brutes ainsi que les produits de distillation volatils du pétrole, du goudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe, comme par exemple la benzine, le benzol, l'ether de pétrole et le toluol; les produits de condensation du gaz naturel; les acétates d'éthyle; l'éther étylique et différents autres éthers et éthers acides; le collodion; le solfure de carbone,

b) *est supérieur à* 30%. Rentrent notamment dans cette catégorie: certaines couleurs de cuir et d'imprimerie, ainsi que certains vernis et solution de caoutchouc (gomme).

154 2. *Liquides combustibles du groupe A* 2, c'est-à-dire ceux dont le point d'inflammation est compris entre 21° C et 55° C [1]) et qui ne contiennent pas au total plus de 30 % de matières solides [2]) solubles et ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: la térébenthine, le succédané de térébenthine, le pétrole d'éclairage, le pétrole de chauffage, la benzine lourde dont le point d'inflammation est supérieur à 21° C (par exemple pour la fabrication des vernis) le xylol, le cumol, le solvent-naphta, ainsi que d'autres produits milourds de la distillation du pétrole, du groudron de houille, de lignite, de schiste, de bois et de tourbe.

155 3. *Liquides combustibles du groupe A* 3, c'est-à-dire ceux dont le point d'inflammation est supérieur à 55° C sans dépasser 100° C [1]) et qui ne contiennent pas au total plus de 30% de matières solides [2]) solubles et/ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: certains goudrons (par exemple le goudron de houille distillé) et leurs produits de distillation, par exemple les huiles pour moteurs, l'huile solaire, les huiles de nettoyage, les huiles à gaz et les huiles de paraffine, le tétraline; le nitrobenzol.

156 B. *Liquides combustibles du groupe B*, c'est-à-dire ceux qui, soit eux mêmes, soit en leurs fractions liquides combustibles, peuvent se mélanger avec n'importe quelle quantité d'eau et qui ont un point d'inflammation inférieur à 21° C [1]) et ne contiennent pas au total plus de 30% de matières solides [2]) solubles et ou mises en suspension dans les liquides.

Rentrent notamment dans cette catégorie: l'esprit de bois (l'alcool méthylique, le méthanol), l'alcool éthylique l'alcool dénaturé et la substance communément employée à le dénaturer (un mélange de pyridine et de méthanol); l'acétone, l'aldéhyde acétique.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

157 (1) L'emballage doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés dont la substance (tôle en fer ou en d'autres métaux, verre, grès, bois) ne peut être attaquée par le contenu liquide. L'emploi de récipients en bois est interdit pour les *liquides dénommés sous A 1*, ainsi que pour le *xylol* et l'*acétate d'amyle.*

1) Le point d'inflammation est déterminé dans l'appareil Abel-Pensky en le ramenant à la pression de 760 mm.

2) Doivent être assimilés aux matières solides les siccatifs, les huiles consistantes (huiles de lin épaisses) ou les matières similaires dont le point d'inflammation excède 100° C.

Cette interdiction ne s'applique cependant pas aux *mélanges contenant des solutions de caoutchouc* (*gomme*) *ou des matières analogues*: ces matières peuvent être emballées dans des fûts solides en bois de chêne avec cercles en fer.

158 (2) Les récipients en verre ou en grès doivent être solidement assujettis soit isolément, soit à plusieurs, dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Ces enveloppes extérieures, à l'exception des caisses, seront munies de bonnes et solides poignées. Les enveloppes extérieures découvertes doivent porter un couvercle, et si celui-ci consiste en paille, jonc, roseau ou autres matières analogues, facilement inflammables, il doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, etc., mélangé avec du verre soluble. Le poids brut d'un colis de ce genre ne doit pas dépasser 75 kg.

Les récipients en fer-blanc d'une contenance de plus da 5 kg. doivent avoir des coutures rivées et soudées. Les récipients en fer-blanc contenant des *liquides combustibles du groupe A 1 a*) d'un poids net de plus de 20 kg doivent être solidement assujetts dans d'autres récipients; en ce qui concerne l'équipement de ces derniers récipients, les prescriptions ci dessus s'appliquent par analogie. Le poids brut d'un colis de ce genre ne doit pas dépasser 75 kg. Le récipients en tôle *ordinaire* contenat de l'*éther éthylique* ou du *sulfure de carbone* doivent toujours être assujettis de la même manière dans des récipients extérieurs de ce genre (même en ce qui concerne les quantités inférieures à 20 kg). Les récipients extérieurs ne sont pas de rigueur dans le cas où l'*éther éthylique* ou le *sulfure de carbone* sont emballés dans des récipients *soudés* de tôle *solide*, étanches et bien fermés.

159 (3) Les récipients en fer ou autres métaux ne doivent être remplis des *liquides dénommés sous A 1* que jusqu'a concurrence de 90% de leur capacité, à une température de 15° C.

160 (4) Tout colis renfermant des *liquides dénommés sous A 1 a*) et *b*) doit porter l'étiquette du modèle n° 3. Les enveloppes extérieures (paniers, cuveaux, caisses) renfermant des *liquides dénommés sous A 1 a*) doivent en outre être munies de l'étiquette conforme au modèle n° 7.

B. *Lettres de voiture.*

161 Dans les lettres de voiture les mentions suivantes doivent être inscrites au-dessous de la désignation — conforme au tarif ou usitée dans le commerce — de la marchandise:

« Marchandise de la classe III[a] groupe..... » (indiquer le groupe conformément à l'énumération). Les mentions doivent être inscrites en rouge ou soulignées en rouge.

Si l'indication du groupe fait défaut, l'envoi est traité d'après les prescriptions du groupe A 1 *a*).

C. *Autres prescriptions.*

162 (1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets, dans des caisses en bois solides, étanches et bien fermées, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A:

a) les *liquides dénommés sous A 1 a*) en quantités totales ne dépassant pas 60 kg, 5 kg pour le sulfure de carbone et 20 kg pour les *produits de condensation du*

gaz naturel, l'éther éthylique, le collodion et d'autres solutions contenant de l'éther éthylique; .

b) les *liquides dénommés sous A 1 b*), *A 2, A 3 et B,* sans restriction de poids.

Les automobiles peuvent être transportées avec des réservoirs d'essence pleins dans des wagons couverts ou découverts à condition que la conduite de l'essence au carburateur soit fermée ou que la surpression dans le réservoir d'essence soit détendue, étant entendu que dans les deux cas le carburateur doit être vidé par le fonctionnement du moteur. Les réservoirs auxiliaires solidement attachés au véhicule peuvent également être remplis d'essence, à condition que les réservois soient bien fermés.

163 (2) Le transport des liquides combustibles et des récipients vides ayant contenu ces liquides doit avoir lieu en wagons découverts. Toutefois, des wagons couverts peuvent être employés:

a) pour les *liquides dénommés sous A 1 a*), dans des récipients dont le poids brut n'excède pas 60 kg. Ce poids brut est néanmoins réduit à 12 kg en ce qui concerne le *sulfure le carbone*, et à 20 kg en ce qui concerne les *produits de condensation du gaz naturel, l'éther éthylique, le collodion et d'autres solutions contenant de l'éther éthylique;*

b) pour les *liquides dénommés sous A 1 b*) *et A 2,* ainsi que pour l'*acétone et ses mélanges,* dans récipients dont le poids brut n'excède pas 80 kg;

c) pour les *liquides dénommés sous A 3 et B* (à l'exception de l'acétone et de ses mélanges), dans des récipients de n'importe quelle grandeur.

Le chargement peut s'effectuer, sans égard au nombre des colis, soit isolément, soit avec d'autres objets conformément aux dispositions de l'alinéa (1) *a*) et *b*) — chiffre marginal 162 —. Dans ce cas les coutures des récipients en fer- blanc doivent être très soigneusement rivées et soudées.

Les récipients en verre ou en grès doivent, en pareil cas, être emballés dans une enveloppe extérieure, sans couture et solidement fermée (pas de corbeilles). Les récipients isolés admis au transport dans des wagons couverts peuvent aussi être fixés dans des récipients collecteurs d'un poids brut qui ne doit pas dépasser 100 kg. Les récipients isolés doivent être protégés contre tout déplacement dans les récipients collecteurs;

d) pour l'*esprit-de-vin*, expédié par wagons complets, en bonbonnes en verre emballées dans des caisses à compartiments; dans ce cas le couvercles prescrits sous A, alinéa (2), 1er sous-alinéa — chiffre marginal 158 — pour les enveloppes extérieures découvertes ne sont pas nécessaires si les bonbonnes n'ont pas de contenance supérieure à 1 litre et si les enveloppes extérieures sont protégées dans le wagon contre le renversement et la chute des couches supérieures;

e) pour l'*éther éthylique* en bonbonnes en verre dont la contenance ne dépasse pas 250 gr, bien emballées dans des récipients en bois solides et bien fermés avec un poids brut de 50 kg au maximum;

f) pour les *récipients vides* hermétiquement fermés en fer ou autres métaux.

164 (3) En outre, pour les *liquides dénommés sous A 1 a*) *et b*) il faut observer les prescriptions suivantes:

a) avant de commencer le chargement, les wagons devront être munis, sur les deux côtés, d'étiquettes conformes au modèle n° 3 et au modèle n° 11;

b) les colis doivent être solidement arrimés dans les wagons, les paniers et cuveaux découerts seront attachés aux parois; ils ne devront pas être superposés;

c) les récipients qui se détérioreraient pendant le transport seront immédiatement déchargés, et s'il n'est pas possible de les réparer à bref délai, ils pourront être vendus avec le contenu qui y sera resté, sans autre formalité, pour le compte de l'expéditeur;

d) les récipients vides ne peuvent être expédiés que s'ils sont bien fermés. Ces récipients en fer ou autres métaux peuvent être transportés en wagons couverts. Les autres récipients doivent être transportés en wagons découverts. Mention devra être faite dans la lettre de voiture de l'usage antérieur auquel ont servi les récipients.

166 Les prescriptions sous *b*) et *d*) doivent également être observées pour l'*acetone et ses mélanges.*

(4) Les prescriptions indiquées sous A (Emballage), alinéa (1) — chiffre marginal 157 —, et B (Lettres de voiture) — chiffre marginal 161 —, sont applicables au transport en wagons-réservoirs de tous les *liquides appartenant à la classe* IIIa. En outre, pour les *liquides des catégories A 1 et A 2* les prescriptions de A (Emballage), alinéa (3) — chiffre marginal 159 —, et C (Autres prescriptions) alinéa (3) *a*) — chiffre marginal 164 —, sont aussi applicables.

Toutefois, la disposition du chapitre A (Emballage), alinéa (3) — chiffre marginal 159 —, n'est pas obligatoire pour les wagons-réservoirs, pourvu que ceux-ci soient munis de dispositifs qui empêchent, d'une part, la production de tensions internes et qui, d'autre part, empêchent la propagation, à l'intérieur des wagons-réservoirs, d'un incendie extérieur.

167 Les réservoirs des wagons-réservoirs doivent être en tôle de fer ou tôle d'autres métaux et être mis à la terre au point de vue électrique. Lors de la vidange des wagons contenant des *liquides du groupe A 1 a*), l'on doit éviter l'échappement des vapeurs à l'air libre.

D. *Mode de transport.*

168 Les liquides combustibles et les récipients vides ayant contenu ces liquides ne sont pas admis au transport en grande vitesse comme expéditions de détail. Exception est faite pour les envois qui, conformément aux prescriptions sous C, al (2) — chiffre marginal 163 —, peuvent être transportés comme colis isolés en wagons couverts.

E. *Chargement.*

169 Les *liquides combustibles de la classe IIII a*, *groupe A 1,* ne doivent pas être chargés dans un même wagon:

avec les *explosifs et les poudres de tir de la classe 1a, dénommés sous A, 2e groupe, et sous B, 2e groupe, et avec les matières de la classe 1 b dénommées sous 3e, 5e A, 5e B, 5e C, et 11e.*

III-*b*. MATIÈRES SODIDES INFLAMMABLES.

170 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *matières auxquelles le feu peut facilement être communiqué par les étincelles de la locomotive,* telles que le *foin*, le *charbon de bois en morceaux*, la *sciure de bois*, les *copeaux de bois*, la *pâte de bois*, les *rognures de papier*, le *jonc* (à l'exclusion du jonc

d'Espagne), les *matières textiles végétales et leurs déchets*, la *paille* (y compris celle de maïs, de riz et de lin), *le liège pulvérisé et les petits déchets de liège*, enfin le *soufre*, à l'exception du soufre en pains.

2° La *celloïdine*, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en coton nitré pour collotion.

3° Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux; les objets manufacturés en celluloïd; le celluloïd de film en rouleaux* [1]; *les films en celluloïd* [2] *déjà exposés à la lumière (développés ou non); les déchets de celluloïd et de films en celluloïd.*

4° Le *peroxyde de benzoyl* ou le *superoxyde de benzoyl* avec moins de 25%, mais au moins 5% d'eau [3].

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

171 (1) Les *matières dénommées sous 1°* doivent, si elles ne sont pas emballées, être transportées en wagons couverts ou en wagons découverts bâchés. Le chemin de fer peut exiger que l'expéditeur fournisse les bâches.

Les *joncs* et les *roseaux* sans feuilles et sans barbes, bien tassés dans les wagons, peuvent être transportés entre le 1er novembre et le 31 mars dans des wagons découverts sans bâches.

172 (2) Les *lames de celloïdine* doivent être emballées de façon à empêcher complétement leur dessiccation.

173 (3) *a*) Le *celluloïd en plaques, feuilles, tiges ou tuyaux* peut être emballé dans des récipients en bois solides, étanches, bien fermés (caisses, cuveaux ou tonneaux), ou dans des ballots de papier d'emballage solide et souple (dans le genre du papier renforcé); ces emballages en papier doivent, ou bien

α) être entourés de harasses, se composant de quatre planches longitudinales, étroites, et de deux fortes planches frontales, auxquelles sont clouées les planches longitudinales;

ou bien

β) être fixés par deux châssis en planches, fortement serrés au moyen de cercles de feuillard. Les bords des cadres doivent dépasser suffisamment l'emballage en papier;

ou bien

γ) être recouverts d'un tissu solide, relié aux deux extrémités en une sorte de moignon;

ou bien

δ) être cousus dans de forts tissus en jute du genre des sacs pour la laine du Cap.

Toutes les coutures doivent être solides et étanches.

174 *b*) Les *objets manufacturés en celluloïd*, le *celluloïd pour films en rouleaux* et les *films à base de celluloïd exposés à la lumière (développés ou non)* doivent être emballés dans des récipients en bois (caisses, cuveaux, tonneaux) solides, étanches et bien fermés ou dans des boîtes en carton résistantes.

175 *c*) Les *dechets de celluloïd et de films* doivent être emballés:

α) dans des récipients en bois (caisses, cuveaux, tonneaux) solides, étanches et fermant bien

ou bien

β) dans des enveloppes de toile brute, solides, en bon état, reliées solidement aux deux extrémités en forme de moignon;

ou bien

γ) dans de solides sacs de toile brute, étanches, dont les bases sont munies de prises résistantes;

ou bien

δ) dans de solides sacs de toile de jute, étanches, dans le genre des sacs pour la laine du Cap.

Toutes les coutures doivent être faites de façon solide et étanche.

176 *d*) Le poids d'un colis ne doit pas dépasser:

1° emballé d'après *a*) *α*) à *δ*), 60 kg pour les tuyaux et 100 kg pour les tiges;

2° emballé d'après *c*) *β*) à *δ*), 40 kg; emballé d'après *c*) *δ*) en double enveloppe, 80 kg.

177 (4) Les *matières dénommées sous 4°* doivent être emballées dans des boîtes en carton dont le contenu ne doit pas dépasser 2 kg. Les boîtes en carton doivent être solidement fixées dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien. Une caisse ne doit pas contenir plus de 25 kg de peroxyde de benzoyl ou de superoxyde de benzoyl.

B. *Mode de transport.*

178 Les *matières dénommées sous 1°*, excepté *le soufre emballé dans des récipients étanches*, de même que les *déchets de celluloïd et de films*, emballés d'après les prescriptions sou A, Emballage, alinéa (3) *c*) *b à d* — chiffre marginal 175 — ne sont pas acceptés en grande vitesse par expéditions partielles.

Les *matières dénommées sous 3°* ne peuvent être transportées qu'en wagons couverts; les vantaux de ces wagons doivent tre fermés. Ces objets ne doivent pas être placés à proximité de tuyaux ou conduites de chauffage ou de fourneaux allumés.

C. *Autres prescriptions.*

179 La *celloïdine*, qui a été emballée conformément aux prescriptions sous A — ciffre marginal 172 — ainsi que les *objets manufacturés en celluloïd* avec l'emballage usité dans le commerce, le *celluloïd des films en rouleaux et les films en celluloïd déjà exposés à la lumière (developpés ou non)* (3°) peuvent être emballés ensemble avec d'autres matières, si l'envoi est contenu dans des récipients collecteurs en bois solides, étanches, ou des caisses, en carton étanches et solides.

CLASSE IV

Matieres vénéneuses.

180 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° Les *substances arsenicales non liquides*, notamment l'*acide arsénieux* (fumée arsenicale), l'*arsenic*

---

1) C'est-à-dire la matière brute pour films sans émulsion.

2) Les *films non exposés à la lumière* sont transportés sans condition, de même que les *films exposés à la lumière (développés ou non)*, s'ils sont emballés suivant les usages du commerce, c'est-à-dire au moins dans des boîtes en bois durables, étanches ou en fer-blanc, ou en carton fort qui sont elles-mêmes emballées dans des caisses en bois solides, à la condition que l'expéditeur ait certifié l'existence de cet emballage dans la lettre de voiture.

3) Le *peroxyde de benzoyl* ou *le superoxyde de benzoyl* avec moins de 5 % d'eau n'est pas admis au transport; avec 25 % et plus d'eau il est transporté sans condition.

jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'*arsenic rouge* (réalgar), l'*arsenic natif* (cobalt arsenical écailleux ou pierre à mouches), etc.

Les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes* [1]).

2° Le *ferrosilicium et le mangano silicium*, obtenus par voie électrique, dont la teneur en silicium est supérieure à 30 % et inférieure à 70 % [2]).

En outre, les *alliages de ferrosilicium* obtenus par la même voie, alliages contenant des additions soit d'aluminium, soit de manganèse, soit de calcium, soit de plusieurs de ces métaux, et dont la teneur totale en ces éléments, y compris le silicium (à l'exclusion du fer), est supérieure à 30 % et inférieure à 70 %.

3° Les *sels de l'acide cyanhydrique* [en tant que non dénommés sous 5° et 6° *d*)], par exemple le *cyanure de potassium*, le *cyanure de sodium*, le *cyanure de calcium*, les *sels cyanurés simples et doubles*, la *cyanamide sodique*, ainsi que des *préparations contenant des sels de l'acide cyanhydrique*.

4° Les *substances arsenicales liquides*, particulièrement l'*acide arsénique*.

5° Les *solutions de cyanure de potassium* et de *cyanure de sodium*; les *solutions aqueuses de l'acide cyanydrique* d'un poids maximum d'acide cyanydrique n'excédant pas 20% du poids de la solution; les solutions aqueuses d'une teneur plus élevée en acide cyanhydrique ne sont pas admises au transport.

6° Les *produits métalliques vénéneux*:

a) le *sublimé*, le *précipité blanc* (chlorure mercurique amide), le *précipité rouge* (oxyde mercurique rouge); les *couleurs à base de cuivre*, particulièrement le *vert-de-gris*, les *pigments de cuivre verts et bleus;*

l'*acétate de plomb*, les *substances mercurielles solides destinées à la protection des plantes* [1]).

b) les *oxydes de plomb*, la *litharge* (massicot, etc.), le *minium*, la *céruse* en outre, les *couleurs* et les *résidus* qui *contiennent encore d'assez grandes quantités de ces matières*, par exemple les cendres de plomb, à l'état pur, de la soudure d'étain et du plomb d'impression, excepté les couleurs prêtes à l'usage.

c) le *plomb tétraéthyle* et ses mélanges avec des composés halogénés organiques (fluide éthyle).

d) les *sels des acides cuprocyanhydrique et zincocyanhydrique, les cyanures doubles de zinc, de cuivre, d'argent et d'or en combinaison avec les cyanures alcalins, le cyanure de cuivre* et le *cyanure de zinc*.

7° *L'acide oxalique* et *l'oxalate de potassium à l'état solide;* les *sels de l'acide hydrofluosilicique*.

8° Les *chlorates*, le *bioxyde de baryum*, les *mélanges de bioxyde de baryum* soit avec des *acides organiques solides ou leurs sels acides*, soit avec des *matières colorantes; l'azoture de sodium*.

9° L'*aniline* (huile d'aniline).

10° L'*oxyde de baryum*, la *baryte hydratée*, les *sulfures de baryum*, les *sels de baryte* (excepté le sulfate de baryte), ainsi que les *résidus contenant de la baryte provenant de la fabrication du peroxyde de baryum*.

11° *a*) L'*azoture de baryum à l'état sec* ou avec un mélange de *moins* de 10 % d'eau ou d'alcools.

b) L'*azoture de baryum* avec un mélange d'au moins 10 % d'eau ou d'alcools et les *solutions aqueuses de l'azoture de baryum*.

12° Le *sulfate de diméthyle*.

13° L'*acide cyanhydrique, avec au plus 3 % d'eau*, soit *complètement absorbé par une matière poreuse*, soit *à l'état liquide*. L'acide cyanhydrique doit être stabilisé par l'adjonction d'une autre matière. L'acide cyanhydrique de toute autre composition, a l'exception des *solutions dénommés sous 5°*, est exclu du transport par chemin de fer.

CONDITIONS DE TRANSPORT.

A. *Emballage.*

181 (1) Les récipients utilisés pour l'emballage des *matières dénommés sous 1° et 3° à 12°* doivent être solides, étanches et fermés de manière qu'il ne puisse se produire ni écoulement, ni fuite, ni tamisage. Si les matières sont emballées dans des récipients en verre ou en grès, le poids brut des colis, en tant que ces récipients sont admis, ne doit pas dépasser 75 kg.

182 (1) Les *matières dénommées sous 1° et 3°* doivent être emballées:

a) dans de forts tonneaux en fer, à couvercle vissé et munis de cercles de roulement, ou

b) dans des tonneaux cylindriques (trommels) en fer-blanc d'au moins 0,6 mm d'épaisseur avec un couvercle soudé ou qui doit être vissé au moyen d'un cercle de lutation et avec des cercles de roulement. Les fonds des tonneaux doivent être fixés aux parois par une jonction circulaire qui doit être protégées par un fort cercle de roulement. Au lieu de ces tonneaux cylindriques l'on peut aussi en employer d'autres en forte tôle ondulée, de même épaisseur ou en fer-blanc munis de cercles de soutènement laminés. Les cercles de roulement ne sont pas nécessaires si les fonds des tonneaux sont fixés aux parois par une jonction double soudée. Le poids brut de ces tonneaux cylindriques ne doit pas dépasser 150 kg; ou

c) dans des tonneaux doubles, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles, ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes, les récipients intérieurs étant revêtus d'un tissu serré. Les récipients intérieurs en bois garnis d'un tissu peuvent être remplacés soit par des récipients en tôle soudés ou pourvus d'un joint étanche, soit par des vases en verre ou en grès. Les vases en verre ou grès doivent être emballés solidement dans les autres récipients, garnis de matières d'emballage appropriées. Dans ces conditions, plusieurs vases peuvent être réunis en un colis;

d) les *matières dénommées sous 1°* peuvent aussi être emballées dans des sacs de toile goudronnée, renfermés dans des tonneaux simples de bois fort et sec.

e) Les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes* (*1°*) peuvent également être emballées:

a) dans de doubles tonneaux, la paroi intérieure devant être garnie de papier étanche et résistant ou au moyen d'un sac en papier de ce genre.

---

1) Sont transportées sans condition les matières vénéneuses destinées à la protection des plantes, remises au transport sous forme de méanges prêts à l'usage — en quantités partielles ne dépassant pas 5 kg. — emballées dans des sacs en papier qui, de leur côté, sont emballés dans des cartons solides et étanches indiquant, au moyen d'une inscription, qu'il s'agit de substances vénéneuses destinées à la protection des plantes.

2) Le transport des briquettes de ferrosilicium et de mangano-silicium n'est soumis à aucune condition, quelle que soit la teneur en silicium.

ou

β) dans des enveloppes doubles (bourses) de papier étanche et résistante dont le contenu ne doit pas dépasser 12 $^1/_2$ kg. Les bourses doivent être entourées, soit isolément, soit à plusieurs, de fort papier, et bien calées dans une forte caisse garnie de façon étanche de papier résistant. La garniture en papier peut aussi être remplacée par une autre enveloppe étanche en papier;

ou

γ) dans des boîtes en carton hermétiquement fermées qui doivent être soigneusement calées dans une forte caisse.

f) En cas de remise au transport comme chargement complet *des matières dénommées sous 1° et 3°*, un emballage simple, sans seconde enveloppe, constitué par de solides fût en fer suffit; pour les *substances arsenicales solides destinées à la protection des plantes*, des récipients en bois solides, étanches et fermant bien (caisses ou tonneaux ordinaires) suffisent. Le tamisage du contenu doit être efficacement empêché par une double garniture en fort papier, étanche et ininterrompue.

183 (3) Les *matières dénommés sous 2°* doivent être emballées dans des récipients en bois ou métal, solides, construits de façon à permettre le dégagement des gaz. Est égalemente admis, pour les objets en poudre et en grains, l'emballage dans des sacs en étoffe durable, tissée de façon serrée, perméable aux gaz. En ce qui concerne les envois qui doivent passer du chemin de fer au bateau ou inversement, l'emballage dans des récipients en bois ou en métal, suffisamment solides et imperméables à l'eau, est également admissible.

Si les matières sont remises au transport en wagons complets, aucun emballage n'est nécessaire.

(4) Les *matières dénommées sous 4°* doivent être emballées:

a) dans des récipients en métal, en bois ou en caoutchouc munis de bonnes fermetures, ou

b) dans des vases en verre ou en grès soigneusement calés dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux ou caisses) solides, avec des matières d'emballage appropriées; ces enveloppes (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes poignées.

185 (5) Les *matières dénommées sous 5°* doivent être emballées:

les *solutions de cyanure de potassium* et de *cyanure de sodium* dans des vases en fer bien clos et soigneusement calés dans des récipients en bois ou en métal solides garnis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes; les *solutions acqueuses de l'acide cyanhydrique* dans des ampoules en verre, bouchées à fusion, d'un contenu maximum de 50 gr, ou dans des bouteilles en verre, à bouchons bien fermés, dont le contenu ne dépasse pas 250 gr qui, soit isolément, soit à plusieurs, doivent être emballées dans des boîtes en fer-blanc bien soudées ou dans des caisses avec une garniture en fer-blanc bien soudée. Les espaces vides dans les boîtes en fer-blanc ou dans les caisses doivent être bien remplis de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances absorbantes. Le poids brut d'une boîte en ferblanc ne doit pas dépasser 15 kg (pour un poids net de 3 kg) et le poids brut d'une caisse ne doit pas dépasser 60 kg.

186 (6) *a*) Les *matières dénommées sous 6° a) et 6° d)* doivent être emballée:

a) dans des tonneaux en fer ou des tonneaux étancercles ou dans des caisses consolidées au moyen de bandes, ou

β) dans des boîtes en fer (dites Hobbocks), ou

γ) dans des vases en verre ou en grès ou — pour des quantités n'excédant pas 10 kg — dans des enveloppes doubles de fort papier (bourses); les récipients et les bourses doivent être soigneusement calés dans des récipients en bois solides étanches, bien fermés et remplis de matières d'emballage appropriées.

b) Les *matières dénommées sous 6° b)* doivent être emballées come suit:

dans des récipients en bois étanches (tonneaux ou caisses) ou dans des tonneaux en fer étanches ou dans des récipients en fer-blanc ou en tôle de fer ou dans des sacs étanches et solides en jute ou en papier.

En cas de remise au transport comme chargement complet, aucun emballage n'est nécessaire si des wagons découverts au à couvercle mobile sont utilisés. Après le déchargement, les wagons doivent être soigneusement nettoyés.

c) Le *plomb tétraéthyle* et ses mélanges avec des composés halogénés organiques (*fluide ethyle*) [6° *c*)] doivent être emballes:

a) dans de forts fûts cylindriques en fer, étanches et munis de cercles de renfort aux deux bouts et de cercles roulement au milieu. Ces fûts doivent être hermétiquement fermés moyennant une double bonde à vis assurant entre ses deux parties un petite espace d'air; ou bien

β) dans de petits récipients en tôle de fer, étanches et hermétiquement fermés moyennant une bonde à vis; ou bien

γ) dans des récipients en fer-blanc dont chacun ne doit pas dépasser le poid brut de 6 kg. et qui doivent également être étanches et avoir une fermeture hermétique.

Les récipients en fer-blanc désignés sous *γ*) ansi que les petits récipients en tôle de fer désignés sous *β* doivent à leur être bien immobilisés isolément ou à plusieurs, au moyen de terre d'infusoires, de sciure de bois ou d'autres substances similaires absorbantes, dans de fortes caisses en bois.

Le poids brut de chaque caisse en doit pas dépasser 60 kg.

187 (7) Les *matières dénommées sous* 7° doivent, *à l'état solide*, être emballées dans des récipients en bois (tonneaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés ou dans sacs solides, étanches et bien fermés.

188 (8) Les *matières dènommées sous* 8°, à l'exception de l'*azoture de sodium*, doivent être emballées dans des récipients en bois ou en tôle de fer forts, étanches et bien fermés. Lorsqu'on emploie des récipients en bois (tonneaux ou caisses), ceux-ci doivent être revêtus intérieurement d'une garniture ininterrompue de papier souple destinée à empêcher efficacement le tamisage.

Avant l'emballage dans les récipients, les *mélanges du bioxyde de baryum dénommés sous 8°* doivent être emballés, en quantités jusqu'à 1 kg, dans des récipients en verre dont la fermeture doit être garantie contre l'infiltration de l'umidité.

L'*azoture de sodium* doit être emballé dans des récipients en fer (ou en fer-blanc) solides, étanches et bien fermés.

189 (9) L'*aniline* (huile d'aniline) doit être contenue dans des estagnons métalliques ou dans des barils en bois (par exemple des fûts a pétrole) très resistant et parfaitement etanches.

190 (10) Les *matières dénommées sous 10°* doivent être emballées dans des récipients en bois étanches (tonneaux ou caisses) ou dans des tonneaux en fer étanches ou en sacs étanches en jute ou en papier.

En cas de remise au transports comme chargement complet, aucun emballage n'est nécessaire si des wagons découverts ou à couvercle mobile sont utilisés. Le destinataire est tenu de nettoyer ces wagons avec soin aprés le déchargement.

191 (11) L'*azoture de baryum*, à l'état *sec ou additionné de moins de 10 % d'eau ou d'alcools* [*11° a*)] doit être emballé en quantités de 500 gr au plus dans des boîtes en carton d'au moins 1 mm d'épaisseur. Pour assurer la fixation solide du contenu dans la boîte, il doit être entouré d'ouate de cellulose ou d'une matière analogue élastique, laquelle est pressée par le couvercle. Le couvercle fermé doit être rendue étanche à l'eau par une bande isolante collée. Ces boîtes doivent être emballées dans des récipients en bois solides, bien fermés, possédant des cloisons solides en bois; les espaces vides doivent être remplis de fibres de bois, de manière à éviter le déplacement des boîtes. Un récipient en bois ne doit pas contenir plus de 1 kg d'azoture de baryum.

Les *solutions aqueuses d'azoture de baryum* [*11° b*)] à raison de 20 l au maximum, et l'*azoture de baryum additionnè d'au moins 10% d'eau ou d'alcools* [*11° b*], à raison de 10 kg au maximun, doivent être emballés dans des récipients en verre bien fermés, assujettis dans des enveloppes (caisses ou corbeilles en fer sans interstices) remplies d'une quantité de terre d'infusoires ou d'une autre substance absorbante analogue, non combustibile, égale au moins au contenu de ces enveloppes.

192 (12) Le *sulfate de diméthyle* (*12°*) doit être emballé ou bien dans de forts fûts en fer étanches (revêtus ou non de plomb) avec des cercles de roulement ou bien dans de forts pots en fer-blanc étanches (revêtus ou non de plomb) ou, en ce qui concerne les petites quantités (jusqu'à 6 kg de poids brut), dans des récipients en fer-blanc ou (jusqu'à 3 kg de poids brut) dans des récipients en verre (bouteilles au ampoules). Les fûts et les pots doivent être pourvus de fermetures à vis bien protégées avec une lutation en plomb mou. Les bouteilles en verre doivent être bouchées hermétiquement avec des bouchons en verre rodé. Les pots et les bouteilles peuvent aussi être bouchés avec un bouchon arrondi dans sa partie inférieure, bien paraffiné et muni d'un couvercle en parchemin ou en cellophane. Les ampoules en verre doivent être bouchîes à fusion. La fermeture des pots ou des bouteilles munis de bouchons en verre au de liège doit être potégée par un couvercle en fort parchemin ou en vessie de porc qui peut encore être couverte d'une enveloppe en toile de sac et qui doit être serrée au-dessous du col. Les pots en fer-blanc doivent être solidement assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou paniers métalliques, cuveaux ou caisses) solides et munis de matières d'emballage appropriées. Ces enveloppes extérieures (à l'exception des caisses) seront munies de bonnes et solides poignées. Les bouteilles en verre doivent être emballeés dans du papier et ensuite solidement assujetties dans des boîtes en fer-blanc remplies de farine de bois ou de terre d'infusoires.

192 a (13) L'*acide cyanhydrique* (13°) doit être emballé:

a) *complètement absorbé par une matière poreuse inerte*, dans des boîtes en tôle de fer étanches et bien fermées d'une contenance maximum de 7,5 l, entièrement remplies de ladite matière poreuse.

Les boîtes doivent être en tôle de fer assez solide et résistante pour pouvoir supporter une pression de 6 atmosphères sans risque de perdre pour cela leur étanchéité. A une température de 50° C, le boîtes remplies et fermées doivent encore être étanches. La contenance totale de toutes les boîtes réunies dans une caisse ne doit pas dépasser 90 l. Les caisses doivent être solidement confectionnées en planches fortes, bien jointives, d'au moins 20 mm d'épaisseur. Les boîtes en tôle doivent être emballées dans les caisses de façon qu'elles ne puissent ni se déplacer ni vaciller et que les bourrelets de fixation des fonds et des couvercles, ainsi que les bourrelets de renforcement dont le fabricant aurait pu armer le corps des boîtes, ne puissent entrer en contact ni entre eux, ni avec le corps des boîtes voisines. Pour remplir cette dernière condition, les boîtes doivent être munies, en haut et en bas, de chapes suffisamment longues en carton résistant et suffisamment épais. Le poids brut d'une caisse doit être au maximum de 80 kg.

Sur le couvercle des boîtes en tôle la date de leur remplissage doit être frappée bien visible;

b) *non absorbé par une matière poreuse*, dans des récipients en acier résistant qui doivent être conformes aux prescriptions relatives de la classe I d, chapitre B, C, D et E sauf les modifications suivantes:

α) Lors de l'épreuve de pression hydraulique la pression d'essai doit être de 100 kg/cm_2.

β) L'épreuve de pression doit être renouvelées tous les deux ans et être accompagnée d'un examen minutieux de l'intérieur du récipient, ainsi que de l'établissement du poids de celui-ci.

γ) En plus des inscriptions prévues sous chiffre marginal 87, alinéa (2) *a*) et *c*) les récipients doivent porter d'une façon bien visible, distincte et durable la date du dernier remplissage.

δ) La charge maximum admise pour les récipients comporte 1 kg de liquide pour 1,80 litre de capacité du récipient.

193 (14) En cas de remise au transport comme expéditions partielles les colis contenant des *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4°, 5°, 6° *a*), 6° *c*), 6° *d*), 10°, 11°, 12° *et* 13° doivent porter une étiquette conforme au modèle n. 4.

B. *Autres prescriptions.*

194 (1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, moyennant observation des prescriptions concernant les récipients, édictées au chapitre A:

a) les *matières dénommées sous* 4°, par quantités ne dépassant pas 1 kg; elles doivent être renfermées dans des vases en verre solidement calés avec de la terre d'infusoires sèche dans un récipient en fer-blanc étanche;

b) les *matières dénommées sous* 1°, 3° et 8° par quantités ne dépassant pas 5 kg; il est cependant interdit d'emballer les matières dénommées sous 3°, des chlorates, du bioxyde de baryum et de l'azoture de sodium (8°) avec des acides (classe V, 1°); en outre il est interdit d'emballer des chlorates (8°) avec les matières dénommées à la classe III a sous A 1, 2 et 3, ainsi qu'à la classe IV, sous 9°;

c) *les matières dénommées sous 2°*, 6° *a*), 6° *b*), 6° *d*), 7°, 9°, 10°, 11° *et* 12° sans limite de poids; toutefois, il est interdit d'emballer *les matières dénommées sous* 6° *d*) avec des acides.

195 (2) Si les colis contiennent, en dehors d'autres objets, des *matières dénommées sous* 1°, 3°, 4° 6° *a*), 6° *c*), 6° *d*), 10°, 11° *et* 12° ils doivent porter l'étiquette conforme au modèle n. 4.

196 (3) Les *matières dinommées sous* 5° doivent être transportées qu'en wagons-réservoirs ou en wagons découverts.

197 (4) Les *matières dénommées sous* 2° doivent être remises au transport à l'état absolument sec et dans des récipients parfaitement secs. Si elles sont remises en récipients imperméables à l'eau, et si ces récipients sont chargés en wagons découverts, ceux-ci devront être recouverts de bâches imperméables à l'eau. Si elles sont remises en récipients permettant le dégagement du gaz, ces récipients doivent être chargés soit en wagons découverts non bâchés, soit en wagons couverts. En outre, ces wagons couverts doivent porter des étiquettes conformes au modèle n. 9 et au modèle n. 10. Enfin, si ces matières sont remises en vrac par wagons complets, le chargement peut être effectué en wagons découverts non bâches.

198 (5) Les récipients, sacs et wagons-réservoirs vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6° a*), *6° c*), *6° d*), 8°, *10°, 11°, 12° et 13°*, ainsi que de *l'acide oxalique* et de *l'oxalate de potassium à l'état solide* doivent être parfaitement clos.

Les sacs vides ayant servi au transport des *matières vénéneuses dénommées sous 1°* doivent être renfermés dans des caisses ou dan d'autre sacs goudronnés, étanches et bien fermés et portant l'étiquette conforme au modèle n° 4. Les récipients ou les sacs et la lettre de voiture doivent porter la mention de ce qu'ils contenaient précédemment.

199 (6) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés à transporter des *matières vénéneuses* ou leurs *solutions aqueuses*, les prescriptions édictées sous A, alinéa (1) — chiffre marginal 181 —, alinéa (14) — chiffre marginal 193 —, et B, alinéa (5) chiffre marginal 198 —. Ces récipients ne doivent être constitués que de matériaux inattaquables par les matières considérées ou par leurs solutions aqueuses. Les recipients des wagons-reservoirs servant au transport des *matières dénommées sous 3°* ne doivent avoir aucune couture rivée ou être alors à double paroi. Ils ne doivent, en outre, porter aucune ouverture à leur partie inférieure (robinets, soupapes, etc.). Les ouvertures doivent être rendues étanches et être protégées au moyen de chapes métalliques solidement vissées.

199 a (7) Les recipients chargés *d'acide cyanhydrique* (*13°*) dont le remplissage remonte à 12 mois au moins, ne sont pas admis au transport.

Le transport de l'*acide cyanhydrique* (*13°*) *doit être* fait en wagons couverts ou découverts; les wagons decouverts doivent toutefois être complétement bâchés à partir du 1er avril jusqu'au 31 octobre à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois.

Dans les lettres de voiture afférentes à des envois d'*acide cyanhydrique* (*13°*) remis au transport par les fabricants, l'expéditeur et un expert-chimiste reconnu par le chemin de fer expéditeur doivent certifier que la nature de l'envoi et l'emballage sont conformes aux prescriptions de l'Annexe I.

En cas de réexpédition, totale ou partielle, par des fabriques autorisées à combattre les parasites avec des matières ultra-toxiques, l'attestation d'un expert-chimiste reconnu par le chemin de fer n'est pas nécessaire si l'expéditeur déclare dans la lettre de voiture que les colis proviennent d'un envoi vérifié conformément aux prescriptions de l'Annexe I à la Convention internationale et que l'emballage primitif n'a pas du tout été modifié. La preuve de la véracité de cette déclaration peut être exigée.

C. *Mode de transport.*

200 Sont exclues du transport en grande vitesse comme expéditions partielles les *matières dénommées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6°, a*), *6° c*), *6° d*), *10°, 11°, 12° et 13°*, ainsi que les *récipients vides*, y compris les *sacs ayant contenu les mêmes matières*. Cette interdiction ne s'applique pas, d'un part, dans le cas où ces matières son contenues dans des récipients bien fermés en fer-blanc ou en verre, qui, soigneusement entourés de laine de bois, sont emballés dans des récipients en fer-blanc bien soudés assujettis eux-mêmes dans des caisses en bois solides, et, d'autre part, aux *matières dénommées sous 3°* lorsqu'il s'agit d'envois urgents destinés à la lutte contre les parasites et au *sublimé* [6° *a*)] lorsqu'il s'agit d'envois destinés à la lutte contre les épidémies.

D. *Chargement.*

201 (1) Les *matières énumérées sous 1°, 3°, 4°, 5°, 6° a*), *6° c*), *6° d*), *10°, 11°, et 12°* — excepté les *matières dénommées sous 3°* lorsqu'il s'agit d'envois urgents destinés à la lutte contre les parasites et le *sublimé* [6° *a*)] lorsqu'il s'agit d'envois destinés à la lutte contre les épidémies —, ainsi que *les envois de sacs vides ayant servi à emballer ces matières* ne doivent pas être chargés dans un même-wagon avec des denrées alimentaires, à moins que les matières ne soient contenues dans des récipients bien fermés en fer-blanc ou en verre, qui, soigneusement entourés de laine de bois, sont emballés dans des récipients en fer-blanc bien soudés assujettis eux-mêmes dans des caisses en bois solides.

En aucun cas l'*acide cyanhydrique* (*13°*) ne doit être chargé dans un même wagon avec des denrées alimentaires.

E. *Exceptions aux prescriptions édictées sous A, B, C et D.*

202 Ne sont pas soumis à ces prescriptions les *produits dénommées dans la classe IV*, excepté *l'acide cyanhydrique* (*13°*), destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmacéutiques, expédiées par quantités ne dépassant pas 1 kg de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients en verre ou en grés à fermeture étanche, et que ces derniers soient à leur

tour emballés avec soin dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien.

Les envois de ce genre sont également admis au transport en grande vitesse comme expéditions partielles.

CLASSE V.

Matières caustiques.

203 Les objets suivants sont admis au transport sous certaines conditions:

1° *l'acide sulfurique, l'acide sulfurique fumant* (acide sulfurique contenant de l'anhydride, oleum, huile de vitriol, acide sulfurique de Nordhausen), *l'acide azotique ou nitrique* (eau-forte) et *leurs mélanges, l'acide chlorhydrique ou muriatique, l'acide fluorhydrique* (solutions aqueuses du gaz fluorhydrique jusqu'à une teneur maximum de 85% de ce gaz) [1], *les bouesd. plomb renfermant de l'acido sulfurique provenant d'accumulateurs ou de chambres de plomb, les résidus acides de l'epuration des huiles minérals.* (*Säurtharz*), les *résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine* lorsqu'il sont complètement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport;

2° le *chlorure de soufre* de même que le *nitrate ferreux* et le *sulfate ferreux* (mordant de fer);

3° les *lessives caustiques* (lessive de soude, lessive de potasse, etc., simples ou en mélanges comme dans les pâtes caustiques alcalines), les *résidus de raffineries d'huile;*

4° *a*) le *brome;*

b) les *matières irritantes halogénées liquides*, par exemple la méthylbromacétone;

5° *l'anhydride sulfurique;*

6° le *cloruro d'acétyle, le pentachlorure d'antimoine*, le *chlorure de chromyle*, l'*oxychlorure de phosphore*, le *pentachlorure de phosphore* (superchlorure de phosphore), le *trichlorure de phosphore*, le *chlorure de sulfuryle*, le *chlorure de thionyle* et *l'acide cloro-sulfonique;*

7° Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène*:

a) avec plus de 6% et au maximum 35% en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100% en poids de la solution,

b) avec plus de 35% et au maximum 45% en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100% en poids de la solution,

c) avec plus de 45% et au maximum 60% en poids de bioxyde d'hydrogène sur 100% en poids de la solution (des concentrations plus élevées ne sont pas admises).

8° le *sulfure de sodium;*

9° le *bisulfate de soude;*

10° la *chaux-vive moulue* (oxyde de calcium);

11° la *naphtaline brute susceptible de suinter*, expédiée en vrac;

12° les *sels de radium;*

13° l'*acide chloracétique;*

14° l'*acide carbonique à l'état solide* (glace d'acide carbonique ou glace sèche).

1) L'acide fluorhydrique en concentrations plus élevés et le gaz fluorhydrique sont au sens de cette Annexe des gaz dissous sous pression et ne sont pas admis comme tels au transport par chemin de fer.

Conditions de transport.

A. *Emballage.*

204 (1) L'emballage des *matières dénommées sous 1° à 4° a) et 13°* doit être fait dans des récipients solides, étanches et bien fermés, qui ne puissent pas être attaqués par le contenu. Pour l'*acide fluorhydrique* (1°) voir alinéa (4) — chiffre marginal 208 —. La fermeture doit être conditionnée de manière à ne pouvoir être endommagée soit par des secousses, soit par le contenu. Si des récipients en verre ou en grès sont employés, le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 75 kg.

L'emploi de ces récipients est en outre subordonné aux conditions suivantes;

a) Pour les *matières dénommées sous 1° à 3° et 13°*, les récipients doivent être bien assujettis dans d'autres récipients (bannettes ou paniers en métal, cuveaux on caisses) solides, remplis de matières d'emballage appropriées. Les récipients extérieurs (à l'exception des caisses) doivent être munis de poignées solides.

b) Pour l'*acide nitrique concentré d'un* poids spécifique d'au moins 1,48 à 15° C (46,8° Baumé) et l'*acide nitrique rouge fumant*, ainsi que l'*acide sulfurique fumant* (oleum) avec une teneur de 20% et plus d'anhydride libre, les vases en verre ou en grès doivent être entourés dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées. L'emploi de cendres de charbon pour l'emballage est défendu.

c) Les matières d'emballage prévues sous *a*) et *b*) ne sont pas nécessaires si les vases en verre sont placés dans des enveloppes en métal les entourant complètement et calés par des bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'ils ne puissent se déplacer dans les enveloppes.

d) Pour le *brome* [*4° a*)], les vases en verre ou en grès doivent être renfermés dans des récipients solides en bois ou en métal, et entourés jusqu'au col de cendre, de sable, de terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

e) Les prescriptions sous *a*) à *d*) ne sont pas applicables aux wagons-jarres.

205 (2) Les *extincteurs d'incendie* qui contiennent des acides dénommés sous 1° doivent être construits de telle sorte que l'acide ne puisse couler.

206 (3) Les *accumulateurs électriques montés avec de l'acide sulfurique* (1°) doivent être calés dans une caisse de batterie, de manière que les bacs ne puissent se déplacer. La caisse de batterie sera solidement emballée dans une autre caisse, avec des matières d'emballage absorbantes. Les couvercles des caisses porteront, bien apparentes, les mentions « Accumulateurs électriques »; en outre, les caisses seront munies d'une étiquette conforme au modèle n. 6. Si les accumulateurs sont chargés, les pôles doivent être protégés de manière à éviter les courts-circuits.

Si les bacs sont constitués de matières résistantes, telles que le bois avec revêtement de plomb ou le caoutchouc durci, et que leur partie supérieure soit aménagée de telle sorte que l'acide ne puisse jaillir d'une manière dangereuse, on peut se passer d'emballer les bacs ou les batteries d'accumulateurs, à la condition que des dispositifs appropriés, tels que cadre, cloisons, renforcements, les empêchent de se renverser ou de se déplacer et les protègent contre les avaries pouvant résulter de colis tombant sur les batteries. Les bacs

ou batteries faisant corps avec des voitures n'ont pas besoins non plus d'un emballage spécial, lorsque ces véhicules sont fixés ou arrimés solidement sur les wagons de chemin de fer.

207 (4) On ne peut employer des récipients en bois pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique, provenant d'accumulateur* ou *de chambres de plomb* (1°), que s'il est possible d'empêcher tout suintement d'acide.

Pour les *résidus acides de l'épuration des huiles minérales (Säureharz)* (1°) contenant de l'acide sulfurique susceptible de se réparer, on peut aussi utiliser des fûts étanches en fer ou en bois, empêchant tout suintement d'acide.

208 Les récipients contenant de l'*acide fluorhydrique* (1°) seront en plomb, en fer plombé ou en guttapercha; les récipients en bois pourvus d'une garniture intérieure solide en paraffine ou en résine sont également admis. Les récipients en fer non plombé peuvent également être employés pour l'*acide fluorhydrique* d'une teneur en acide pur entre 60 et 85 %.

Les récipients en fer contenant des *acides fluorhydriques* d'une teneur en acide pour de 41% et plus doivent être hermétiquement fermés au moyen d'un tampon à vis; ils ne doivent être remis, pleins ou vides, aux gares expéditrices qu'après lavage de toute trace d'acide à leur surface extérieure.

Les récipients vides ou pleins, destinés à l'*acide fluorhydrique* d'une teneur en acide pour de 41 % et plus devront porter l'inscription bien apparente et durable: « Acide fluorhydrique concentré ».

208 a (5) Les *matières irritantes halogénées liquides* (4° *b*) doivent être emballées:

a) dans des ampoules en verre, scellées à la lampe, d'un contenu maximum de 100 gr qui, au moyen de terre d'infusoires ou d'autres matières absorbantes analogues, doivent être solidement assujetties dans des récipients en fer-blanc ou dans des caisses en bois;

ou

b) dans des récipients en verre solides, d'un contenu maximum de 5 l, pourvus de bouchos en verre rodis et bien assujettis. Ces récipients en verre doivent:

soit être assujettis, solidement et *isolément,* au moyen de terre d'infusoires matières absorbantes, dans des boîtes en fer-blanc hermétiquement fermées; ces dernières doivent ensuite être calées, soit *isolément,* soit à *plusieurs,* dans des caisses extérieures appropriées,

soit être assujettis solidement, *isolément* ou *à plusieurs,* au moyen de terre d'infusoires ou d'autres matières absorbantes, dans une forte caisse avec une garniture étanche en fer blanc; le contenu total en matières irritantes dans une caisse ne doit pas dépasser 20 l;

c) dans des bouteilles en métal solides (bombes) qui ne peuvent pas être attaquées par le contenu.

ad a) *à c*): Les récipients ne peuvent être remplis de ces matières irritantes que jusqu'à concurrence de 95 % de leur contenance.

209 (6) L' *anydride sulfurique* (5°) doit être emballé:

a) dans de fortes boîtes en tôle ou en fer-blanc, bien soudées, ou

b) dans de fortes bouteilles en fer, en fer-blanc ou en cuivre, munies d'une fermeture solide et hermétique, ou

(*c* dans des récipients en verre au en grès.

Les boîtes, bouteilles et récipients doivent être solidement emballés dans de forts récipients en bois, en fer ou en fer-blanc, avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles.

210 (7) Les *matières denommées sous* 6° doivent être emballées:

a) dans des récipients en fer forgé, en fer fondu, en acier, en plomb ou en cuivre, absolument étanches et munis d'une bonne fermeture, ou

b) dans des récipients en verre. En ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées:

α) Les récipients en verre doivent avoir des parois épaisses et être bouchés hermétiquement avec des bouchons en verre rodî, fixés de manière à ne pouvoir se détacher.

β) Si les récipients en verre contiennent plus de 5 kg, ils doivent être placés dans des enveloppes métalliques. Les bouteilles d'une contenance plus faible pouvent être emballées dans des caisses en bois solides, divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y a de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre compartiments.

γ) Les récipients en verre doivent être placés dans les enveloppes de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 mm au moins entre eux et les parois. Les espaces vides seront soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires ou d'autres matières analogues incombustibles; pour le *chlorure d'acétyle,* on peut aussi faire usage de sciure de bois.

δ) Le couvercle des récipients extérieurs doit également être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 7.

211 (8) *a*) Pour les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de* 6 % *et au maximum* 35 % *de bioxyde d'hydrogène* [7° *a*)] on doit employer de forts récipients en verre, en grès ou en une autre matière approuvée par l'autorité compétente, qui ne décompose pas le bioxyde d'hydrogène et qui ne soient pas fermés hermétiquement ou qui, de toute autre façon, empêchent la production d'une surpression intérieure. Les touries, bouteilles et cruches doivent être bien emballées dans de fortes caisses munies de bonnes poignées, ou bien placées, sans emballage, dans des paniers recouverts d'une couverture de protection.

212 *b*) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de* 35 % *et au maximum* 45 % *de bioxyde d'hydrogène* [7° *b*)] doivent être emballées comme suit:

α) en quantitées ne dépassant pas 200 gr, dans de solides vases en verre d'au moins 300 cm^3 de capacité, qui doivent être placés dans des boîtes en ferblanc étanches remplies de terre d'infusoires. Les boîtes doivent être assujetties dans de fortes caisses en bois;

β) en quantités supérieures à 200 gr dans des récipients en verre; le poids brut d'un colis ne doit pas dépasser 75 kg. Ces récipients doivent être pourvus d'un appareil (soupape) assurant l'équilibre de le pression. Les récipients doivent être entièrement entourés d'une solide garniture en osier et solidement assujettis dans de forts paniers en osier ou en fer, munis d'un couvercle (paniers extérieurs). Les paniers en fer doi-

vent être munis d'une peinture de protection en vernis. Le paille d'emballage et les fibres de bois ne sont pas admises comme matière d'emballage.

Au lieu de l'emballage mentionné ci-dessus, les récipients en d'autres matières qui ne décomposent pas le bioxyde d'hydrogène et qui elles-mêmes ne sont pas attaquées par ce dernier, sont également admis à condition que ces récipients soient approuvés par l'autorité compétente. En ce qui concerne la fermeture, les prescriptions sous c) a) — chiffe marginal 213 — sont applicables.

213 c) Les *solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène avec plus de* 45 % *et au maximum* 60 % *de bioxyde d'hydrogène* [7° c)] doivent être emballées:

α) dans des récipients en verre. Chaque récipient en verre doit être assujetti dans une enveloppe en tôle de fer étanche et goudronnée. Les espaces vides entre le récipient en verre et l'enveloppe doivent être remplis d'une masse protectrice incombustible qui doit pouvoir absorber le liquide. L'enveloppe elle-même doit être assujettie dans une caisse extérieure munie d'une soupape. Le fermeture des récipients en verre doit permettre l'équilibre de la pression et offrir en même temps une garantie contre l'écoulement du liquide.

β) dans des récipients en d'autres matières qui ne décomposent pas le bioxyde d'hydrogène et qui ne puissent elles-mêmes être attaquées par ce dernier, à condition que ces récipients soient approuvés par l'autorité cométente. En ce qui concerne la fermeture, les prescriptions sous c) α) sont applicables.

d) Sont applicables au transport en wagons-jarres *de solutions aqueuses de bioxyde d'hydrogène dénommées sous* 7° a) à c), outre les prescriptions sous B, alinéa (9) a) — chiffre marginal 229 — les normes ci-dessus concernant les dispositifs devant empêcher une surpression dans les récipients.

214 (9) Pour le *sulfure de sodium raffiné cristallisé* (8°) on doit employer des récipients imperméables à l'eau, pour le *sulfure de sodium brut* des récipients en fer étanches.

215 (10) Le *bisulfate de soude* (9°) doit être renfermé dans des récipients à parois étanches, inattaquables par le contenu. En cas de transport par chargements complets il peut aussi être chargé non emballé dans des wagons pourvus d'un revêtement intérieur en plomb ou en carton paraffiné ou goudronné allant au moins jusqu'à la hauteur du chargement; toutefois, si le wagon est revêtu de carton, le bisulfate de soude doit être absolument sec et la lettre de voiture doit certifier que cette condition est remplie; en cas de chargement dans un wagon découvent, celui-ci doit être recouvert par une bâche et pourvu d'un dispositif empechant le contact immédiat de la bâche et du bisulfate.

216 (11) La *chaux vive moulue* (10°) doit être renfermée dans des sacs forts et étanches. Les sacs en papier solide sont admis.

217 (12) Pour la *naphtaline denommée sous* 11°, le plancher du wagon doit, par les soins de l'expéditeur et à ses frais, être séparé de cette substance par une bâche en tissu serré.

218 (13) Chaque colis renferment des *matières denommées sous* 1° *à* 6° doit être muni d'une étiquette conforme au modèle n° 5.

219 (14) Les *sels de radium* (12°) doivent être emballés d'après les conditions prescrites dans le pays expéditeur et être enfermés dans un récipient en plomb dont la paroi aura une épaisseur de 1 cm pour une quantité de sels ne dépassant pas 100 mg, et 2 cm pour une quantité de sels ne dîpassant pas 300 mg.

Au delà de 300 mg et jusqu'à 1 gr les sels de radium seront répartis jusqu'à concurrence de 300 mg dans plusieurs récipients ayant 2 cm d'épaisseur pour le plomb.

A partir de 1 gr les sels de radium seront transportés dans des récipients ayant 10 cm d'épaisseur pour le plomb.

Les récipients en plomb seront protégés eux-mêmes par un emballage solide.

219 a (15) *L'acide carbonique à l'état solide* (14) doit être contenu dans un emballage solide et isolateur, constitué de façon à empêcher toute perte de la marchandise à l'état solide tout en permettant son échappement à l'ìtat gazeux. Chaque colis doit porter en caractères grands et indélébiles l'inscription: « Glace d'acide carbonique ou glace sèche. Eviter tout contact, à main nue, avec le contenu! ».

B. *Autres prescriptions.*

220 (1) Il est permis d'emballer avec d'autres objets dans des récipients en bois solides, étanches et bien fermés, mojennant observation des prescriptions concernant les récipients édictées au chapitre A:

a) jusqu'à 1 kg de *brome* [4° a)];

b) jusqu'à 5 kg des *matières dénommées sous* 6°;

c) jusqu'à 10 kg des *matières dénommées sous* 1°, 2°, 3°, 5° *et* 13°. *L'anhydride sulfurique* (5°) peut aussi être emballé dans des fortes fioles en verre fermées à la lampe qui doivent être solidement assujetties avec de la terre d'infusoires dans des récipients en fer-blanc solides et étanches. Les autres matières doivent également être solidement assujetties dans rìcipient.

Les récipients contenant ces matières doivent être solidement calés dans les récipients en bois.

221 (2) La lettre de voiture doit porter les mentions suivantes:

a) pour l'*acide nitrique* (1°) dans des vases en verre, le poids spécifique pour une température de 15° C,

pour l'*acide sulfurique fumant* (oleum) (1°) dans des vases en verre, la teneur en anhydride libre.

A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré [A, alinéa (1) b) et c) — chiffre marginal 204 —];

b) pour les *boues de plomb renfermant de l'acide sulfurique provenant d'accumulateurs* ou *de chambres de plomb* (1°), emballées dans des récipients en bois on devra certifier que l'acide sulfurique ne peut couler;

c) pour les *résidues d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine* (1°), on devra certifier qu'ils sont complètement dénitrifiés, sinon ces résidus sont exclus du transport.

222 (3) Les *matières dénommées sous 1° à 5°, 7° c), 9°, 11° et 13°* doivent être transportées dans des wagons découverts.

223 Mais des wagons couverts peuvent aussi être utilisés:

a) pour le transport par wagons complets de *l'acide fluorhydrique* (1°), chargé ou non ensemble avec d'autres marchandises, si l'acide fluorhydrique est emballé dans des récipients solides en fer.

b) pour le transport des *matières dénommées sous 3°*, si elles sont emballées dans des barils en fer, forts et étanches, qui ne peuvent être remplis que jusqu'à 95% de leur capacité;

pour le transport des *pâtes caustiques alcalines* (*3°*), dans le cas également où elles sont emballées dans de fortes caisses en fer-blanc étanches, hermétiquement fermées, fixées dans des cartons, paniers, harasses ou caisses, ou dans de pots en fer-blanc, solides, étanches, bien fermés, d'une capacité maximum de 30 kg.

c) pour le transport du *brome* [*4° a*)] par quantités ne dépassant pas 1 kg et pour celui *des matières dénommées sous 1°, 2°, 3°, 5° et 13°* par quantités ne dépassant pas 10 kg, à la condition que les récipients soient soigneusement calés dans une forte enveloppe en bois ou emballés avec d'autres objets conformément aux prescriptions de B, alinéa (1) — chiffre marginal 220 —.

d) pour le transport du *bisulfate de soude* (9°) à condition qu'il soit remis au transport à l'état absolument sec; dans la lettre de voiture, il doit être attesté que cette condition est remplie.

e) pour le transport par chargements complets de *l'acide chloracétique* (*13°*) s'il est renfermé dans des tonneaux solides et étanches en fer ou en bois de chêne.

224 (4) Le *sulfure de sodium* (8°) doit être transporté dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts bâchés.

225 (5) Les *récipients vides* qui ont renfermé des *matières dénommées sous 1° à 6° et 13°* doivent, lorsqu'ils sont remis au transport comme expéditions partielles, être bien fermés ou nettoyés à fond. La lettre de voiture doit mentionner ce qu'ils contenaient précédemment.

226 (6) Les prescriptions édictées aux alinéas (3) et (5) ne sont pas applicables aux *extincteurs d'incendie* ni aux *accumulateurs électrique* [A, alinéas (2) et (3) — chiffres marginaux 205 et 206 —].

227 (7) Les *résidus acides de l'épuration des huiles minérales* (*Säureharz*) (*1°*) qui ne contiennent que de faibles quantités d'acide sulfurique pouvant suinter, peuvent être transportés sans emballage par chargement complets; toutefois, l'on devra répandre sur le plancher du wagon, avant le chargement, une couche de pierre calcaire pulvérisée ou concassée ou de chaux éteinte suffisante pour absorber et affaiblir l'acide sulfurique venant à suinter.

228 (8) Les récipients contenant de l'*acide florhydrique* (*1°*) doivent être placés le tampon de fermeture en dessus.

229 (9) *a*) Sont applicables aux récipients des wagons-réservoirs destinés au transport des *matières caustiques* les dispositions édictées sous chap. A, al. (1) à l'exception de celles figurant sous *a*) à *d*) — chiffre marginal 204 — et al. (13) — chiffre marginal 218 —.

230 *b*) Sont en outre applicables au transport en wagons-réservoirs de l'*acide fluorhydrique 1°* les prescriptions suivantes:

Les récipients en métal renfermant de l'acide fluorhydrique doivent être en tôle de fer doublée de plomb. Pour l'acide fluorhydrique d'une teneur en acide pur entre 60 et 85 %, des récipients en fer, non doublés de plomb, sont également admis.

Les récipients doivent être installés de telle façon que leur vidage ait lieu au moyen d'air comprimé. Ils ne doivent pas être pourvus de touyaux d'écoulement. Les fermetures de trous d'homme et de tubulure doivent être aménagées de telle sorte que le contenu des récipients ne puisse jaillir.

231 (10) La *chaux vive moule* (*10°*) en sacs ne doit être transportée que dans des wagons couverts.

232 (11) Les récipients renfermant des *sels de radium* (*12°*) ne doivent pas être maintenus dans la proximité immédiate des colis contenant des films, plaques photographiques, papeirs sensibles ou objets similaires.

C. *Mode de transport.*

233 (1) Les *solutions aqueusce de bioxyde d'hydrogène dont la teneur en bioxyde d'hydrogène excède 45 %* [*7° c*)] ne sont pas admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles.

234 (2) Sont admises au transport en grande vitesse par expéditions partielles les *matières dénommées sous 3°* si elles sont emballées conformément aux prescriptions indiquées en B, alinéa (3) *b*) — chiffre marginal 223 —, *celle des 1°, 2°, 3°, 5° et 13°* en quantités ne dépassant pas 10 kg et le *brome* jusqu'à 1 kg sous l'emballage prévu au B, alinéa (3) *c*) — chiffre marginale 223 —. Cette restriction de poids ne s'applique pas aux *extinteurs d'incendie renfermant des acide dénommés sous 1° et aux accumulateurs électriques renfermant des acide sulfurique* [A, alinéas (2), (3) — chiffres marginaux 205 et 206 —].

D. *Exceptions aux prescriptions édictées sous A, B et C.*

235 Ne sont pas soumis à ces prescriptions les produits dénommés dans la Classe V, destinés aux recherches scientifiques ou aux usages pharmaceutiques, expédiés par quantités ne dépassant pas 1 kg de chaque produit, pourvu qu'ils soient emballés dans des récipients à fermeture étanche en verre, en grès ou en d'autres matières résistent au contenu et que ces récipients soient à leur tour emballés avec soin dans des caisses en bois solides, étanches et fermant bien; ces facilités ne sont pas applicables aux *sels de radium* (*12°*).

236 Les envois de ce genre sont également admis en grande vitesse par expéditions partielles.

237

238

CLASSE VI

Matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

239 Ne sont admises au transport que les matières suivantes:

1° *Les tendons frais*, les *retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées* [1]), ainsi que les *déchets de ces deux sortes de matières*, les

---

1) Les retailles de peau humides fraîchement chaulées sont admises au transport sans condition.

cornes et onglons ou sabots frais non débarrassés d'os et de parties molles adhérents, les os frais non débarrassés de chairs ou autres matières animales répugnantes ou de mauvaise odeur en tant qu'elles ne sont pas mentionnées ci-dessous.

2° Les *peaux fraîches* [1]).

3° Les *os nettoyés ou séchés*, les *cornes et onglons ou sabots nettoyés ou séchés.*

4° Les *caillettes de veau fraîches* [2]), débarrassées de tout reste d'aliments.

5° Les *résidus comprimés, provenant de la fabrication de la colle de peau* (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau ou résidus utilisés comme engrais).

6° Les *résidus non comprimés de l'espèce désignée au 5°.*

7° Le *fumier mélangé de paille.*

8° Les *autres matières fécales* y compris celles qui *proviennent des fosses d'aisance.*

CONDITIONS DE TRANSPORT

A. Emballage.

(1) Les matières ci-dessous énumérées, remises au transport comme *expéditions partielles,* doivent être emballées ainsi qu'il suit:

240 *a*) celles *dénommées sous* 1°, 5°, et 6°
dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés; le contenu ne doit pas se révéler par son odeur, d'une manière désagréable; *les soies et poils de porc bruts secs* peuvent être emballés en tout temps dans des sacs ordinaires; *les soies et poils de porc bruts frais et humides* peuvent être emballés de la même façon à partir du 1er novembre jusqu'au 15 avril;

241 *b*) celles dénommées sous 2°
dans des récipients en bois (tonneaux, cuveaux ou caisses) solides, étanches et bien fermés, ou dans des sacs solides, imperméables et bien fermés, imprégnés de désinfectants appropriés, tels qu'acide phénique, lysol, pour que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir; l'emploi de ces sacs est toutefois limité aux mois de novembre, décembre, janvier et février;

242 *c*) celles *dénommées sous* 3°
dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides;

243 *d*) les *caillettes de veau* (4°)
dans des récipients (tonneaux ou cuveaux) étanches ou dans des sacs solides et étanches;

244 *e*) les *crottes de chien* (8°)
dans des récipients en métal ou en bois solides, étanches et bien fermés;

245 *f*) la *fiente de volaille* (8°)
dans des récipients en bois (tonneaux ou cuveaux) solides, étanches et bien fermés; la fiente de volaille *sèche* peut aussi être emballée dans des sacs solides et imperméables.

245 *a* Aucune trace du contenu ne doit adhérer extérieurement aux récipients servant d'emballage aux matières dénommées sous *a*) à *f*).

(2) Les prescriptions suivantes sont applicables aux *chargement par wagons complets*:

246 *a*) Matières *dénommes sous* 1° et 2°:

1° Si l'on utilise des wagons *couverts, aménagés spécialement,* portant des installations de ventilation efficaces, l'emballage n'est pas nécessaire. Les matières doivent être imprégnées d'acide phénique à 5 % au moins ou d'autres désinfectants appropriés, de telle sorte que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir.

2° Si l'on emploie des wagons à marchandises *ordinaires découverts* [1]):

α) du 1er mars au 31 octobre, les matières doivent être emballées dans des sacs solides et imperméables; ces sacs seront imprégnés des désinfectants dénommés sous 1°, pur que l'odeur méphitique du contenu ne puisse se faire sentir. Toute envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon), imprégnée d'une solution d'un des désinfectants précités; cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée;

β) du 1er novembre à la fin de février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être recouverts également d'une bâche en toile à houblon et cette bâche sera elle-même recouverte entièrement d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'un des désinfectants énumérés sous 1°, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir:

γ) si les désinfectants ne suffisent pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides, étanches et bien fermés, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir.

247 *b*) Les *matières dénommées sous* 3°
ne demandent pas d'emballage spécial; si elles sont remises non emballées et dans des wagons découverts, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

Les bâches ne sont pas nécessaires, si, après avoir été arrosées d'un désinfectant approprié, ces matières ne répandent pas de mauvaise odeur.

248 *(c*) Les *caillettes de veau* (4°)
doivent être emballées selon le mode prescrit à l'alinéa (1) *d*).

249 *d*) Les *matières dénommées sous* 5°
doivent être recouvertes entièrement de deux grandes bâches superposées, imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être imprégnée de désin-

(1 Sont à considérer comme peaux fraîches toutes celles qui ne sont pas salées et les peaux salées qui laissent dégoutter, en quantités incommodantes, de la saumure mêlée de sang. Les peaux bien salées dont le degré d'humidité n'excède pas la quantité nécessitée par le procédé de salage ne sont pas soumises à des conditions de transport spéciales.

2) Les caillettes de veau séchées qui ne dégagent pas de mauvaise odeur sont admises au transport sans condition.

1) Les onglons, cornes et os frais peuvent être transportés sans emballage, contrairement aux prescriptions *α*) et *β*), si, après avoir été arrosés de désinfectants appropriés, il ne répandent pas de mauvaise odeur et sont entièrement recouverts d'une bâche ou d'une toiture en carton bitumé. Le carton ou la bâche ne doivent pas pouvoir se déplacer.

fectants appropriés (acide phénique, lysol, etc.), de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déja servi.

250 e) Les *matières dénommées sous* 6°
doivent être emballées conformément aux prescriptions édictées à alinéa (1) *a*) — chiffre marginal 240 —.

251 f) Le *fumier mélangé de paille* (7°)
ne demande pas d'emballage spécial; s'il est remis sans emballage, le chargement doit cependant être recouvert entièrement de bâches imperméables.

252 g) Les *matières dénommées sous* 8°
doivent être emballées dans des récipients solides, étanches et bien fermés. Les *crottes de chien sèche* et la *fiente de volaille sèche* peuvent aussi être emballées dans des sacs solides et imperméables.

B. *Autres prescriptions.*

253 (1) Le chemin de fer peut limiter le transport à certains trains, se faire payer d'avance le prix du transport, et prendre également des dispositions spéciales concernant l'heure et le délai du chargement et du déchargement, ainsi que du camionnage au départ et à l'arrivée. Le chemin de fer peut exiger que les bâches soient fournies par l'expéditeur.

254 (2) Les *matières dénommées sous* 7° et 8°
(à l'exception des *crottes de chien* et de la *fiente de volaille*) ne sont pas acceptées comme expéditions partielles.

255 (3) Les récipients renfermant de *crottes de chien* ne doivent pas être roulés, ils seront transportés debout.

256 (4) Lorsqu'il s'agit de chargements complets, le chemin de fer a la faculté d'exiger que les expéditeurs ou les destinataires fassent nettoyer les lieux de chargemente et de déchargement.

257 (5) Le chemin de fer dernier transporteur doit soumettre les wagons de chemins de fer ayant servi au transport de chargements de *matières dénommées sous* 1°, 2°, 3° et 7°, en vrac, ou de chargements de *matières dénommées sous* 8°, chaque fois qu'ils auront été utilisées, à un nettoyage ou une désinfection conformément aux dispositions légales, applicables dans l'Etat contractant où se trouve la station destinataire. Les frais de la désinfection grèvent la marchandise.

258 (6) Si une odeur nauséabonde se fait sentir, le chemin de fer peut faire traiter en tout temps le matières avec des désinfectants appropriés, pour en enlever l'odeur; le frais grèvent la marchandise.

259 (7) Les *matières dénommées sous* 1°, emballées dans des récipients en métal munis d'une fermeture de sûreté cédant, pour éviter l'éclatement du récipient, à la pression des gaz pouvant se dégager, ainsi que les *matières denomées sous* 3° et 4°, peuvent être transportées en wagons couverts. Les *matières denommées sous* 1°, en tant qu'elles sont transportées dans des récipients en métal sans fermeture de sûreté, ainsi que les *matières dénommées sous* 2°, 5°, 6°, 7° et 8°, doivent être transportées dans des wagons découverts [voir toutefois A, alinéa (2) *a*), 1° — chiffre marginal 246 —]. Le transport des *crottes de chien sèches*, lorsqu'elles sont emballées selon les prescriptions édictées sous A, al. (2) *g*) — chiffre marginal 252 —, dernière phrase, sera effectué en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches fermant bien.

260 (8) Les récipients vides et les bâches ayant servi au transport des matières de la Classe VI doivent être complètement nettoyés et traités avec des désinfectants appropriés, de manière qu'ils ne répandent aucune odeur méphitique. Le lettre de voiture doit mentionnes à quel usage ils ont servi. Le transport doit avoir lieu en wagons découverts.

261 (9) Les envois sont soumis du reste aux prescriptions de police en vigueur dans chaque Etat.

C. *Mode de transport.*

262 Les matières dénommées dans la Classe VI, les récipients vides qui ont contenu ces matières et les bâches en retour qui ont servi à ces transports ne peuvent être transportés en grande vitesse par expéditions partielles.

D. *Chargement.*

263 Les *matières de la classe VI,* ainsi que les *sacs et vides et les bâches qui ont servi à emballer ou à recouvrir ces matières,* ne doivent pas être chargés dans un même wagon avec des denrées alimentaires.

APPENDICE.

Transports dans des wagons munis d'installations électriques.

264 1° Les matières explosibles dénommées sous I a et I b, 3° et 5° A, et les matières inflammables (III a et III b) ne peuvent être transportées que dans des véhicules dont les canalisation électriques sont enfermées dans des tubes ou dans des moulures.

265 2° Ne sont admises pour l'éclairage que des lampes à incandescence protégées par des globes en verre résistants et étanches, ou par des couvercles en treillage métallique à mailles suffisamment serrées ou par de fortes enveloppes transparents, fermées hermétiquement vers l'intérieur du wagon.

Les commutateurs, fusibles, appareils de réglage et installations analogues peuvent être placés à l'intérieur des véhicules s'ils travaillent à une tension inférieure ou égale à 40 volts et ne se trouvent pas sans protection dans le même compartiment que le chargement.

266 3° Les machines électriques, parafoudres, rhéostats et réchauds, installations de réglage, appareils de sécurité (fusibles, interrupteurs automatiques, etc), dans lesquels s'effectuent ou se produisent normalement des coupures de courant, ne peuvent être placés à l'intérieur du véhicule avec le chargement que s'ils sont enfermés dans des coffrets incombustibles et construits de manière à éviter les explosion de gaz.

Toutefois, ces mêmes appareils, s'ils fonctionnent sous une tension inférieure ou égale à 40 volts, pourront être placés, sans protection spéciale, à l'interieur di véhicule, mais à la seule condition de ne pas se trouver dans le même compartiment que le chargement.

267 4° Les matières mentionnées à l'alinéa 1° du présent appendice ne doivent pas être chargées dans des wagons munis d'appareils de chauffage électrique et non plus, en général, dans des wagons munis de transformateurs.

L'emploi de wagons munis de transformateurs à air n'est permis qu'en ce qui concerne les matières inflammables (classe IIIa et IIIb), à la conditions que les transformateurs soient construits de manière à exclure tout incendie et soient placés au-dessous du châssis du wagon, séparés de ce dernier par un isolant d'une nature et de dimensions telles qu'un incendie du transformateur ne puisse attaquer le châssis du wagon.

Les wagons possédant des transformateurs doivent être marqués spécialement, à moins qu'ils ne soient sans autres indications reconnaissables comme tels.

268 *Note*: Les véhicules ne répondant pas en tout ou en partie à ces différentes conditions d'installation pourront toutefois être utilisés au transport des matières visées ci-dessus sous la réserve expresse que l'on puisse couper le courant électrique à l'entrée de toutes les installations que ne satisfont pas à ces prescriptions.

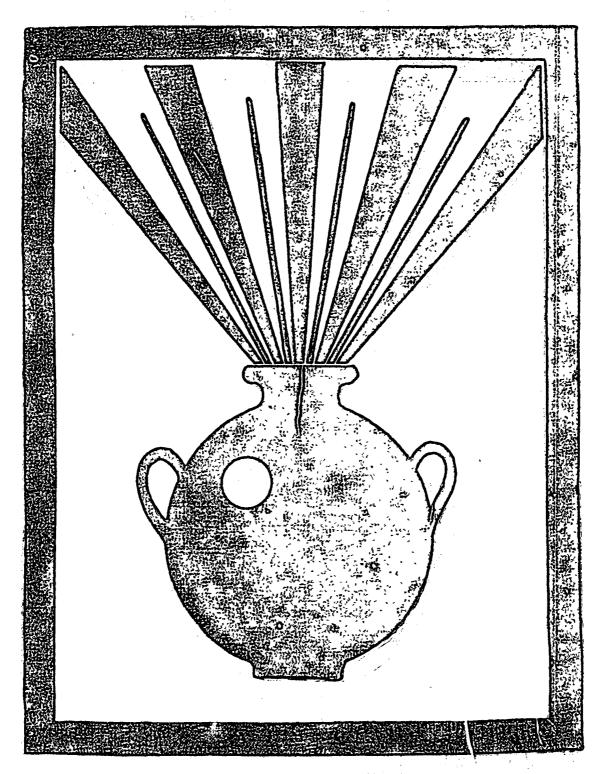
SIGNIFICATION DES MODÈLES D'ÉTIQUETTES.

269 Les modèles [1]) des étiquettes prévues pour les objets des classes I à V sont reproduits sur les pages suivantes et signifient:

N° 1	(bombe rouge, encadrée une fois):	Sujets à l'explosion;
N° 1a	(bombe rouge, encadrée deux fois):	Particulièrement sujets à l'explosion;
N° 2	(bombe noire, encadrée une fois):	Sujets à l'explosion;
N° 2a	(bombe noire, encadrée deux fois):	Particulièrement sujets à l'explosion;
N° 3	(torche rouge):	Danger de feu;
N° 4	(tête de mort noire):	Matières vénéneuses;
N° 5	(bonbonne rouge):	Matières caustiques;
N° 6	(deux flèches sur un plan horizontal, noires):	Haut;
N° 7	(verre à pied rouge)	A manier avec précaution,
	ou:	Ne pas renverser;
N° 8	(parapluie ouvert noir):	Craint l'humidité;
N° 9	(lanterne barrée noire):	Eviter la lanterne è feu nu;
N° 10	(ventilateur noir):	Aérer largement avant de commencer le déchargement;
	ou:	Aérer largement;
N° 11	(étiquette triangulaire rouge avec inscription en noir):	A manœuvrer avec précaution.

270 Pour les expéditions partielles, le modèle de ces étiquettes peut être réduit jusqu'au tiers dans les longuers des côtés.

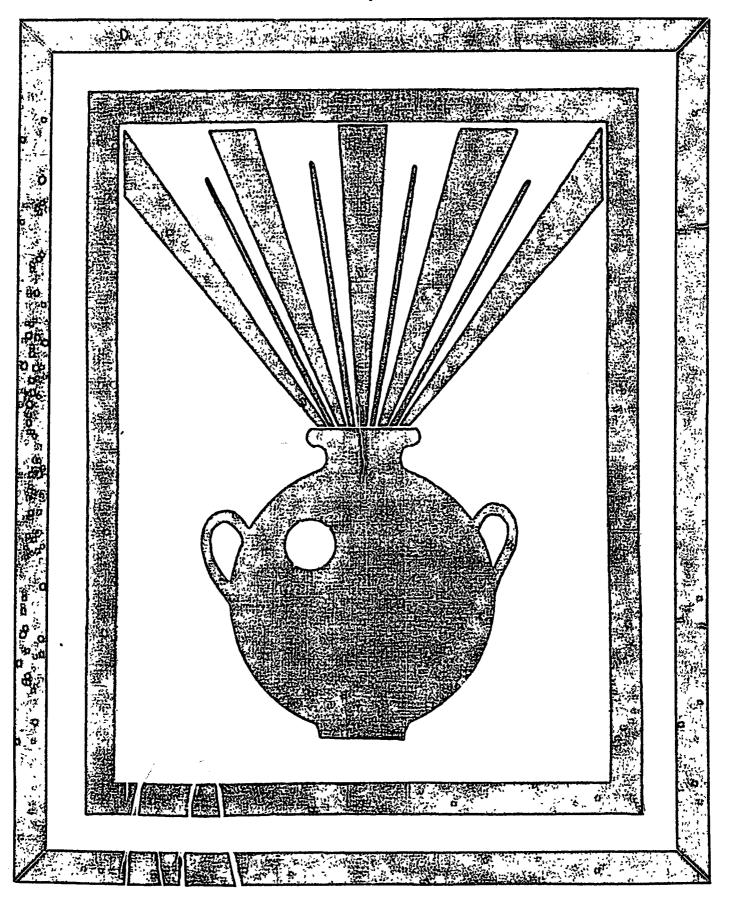
---

(1) Jusqu'à nouvel ordre, les étiquettes portant le signe ⊄ peuvent encore être utilisées.

C. I. M. Annexe I.

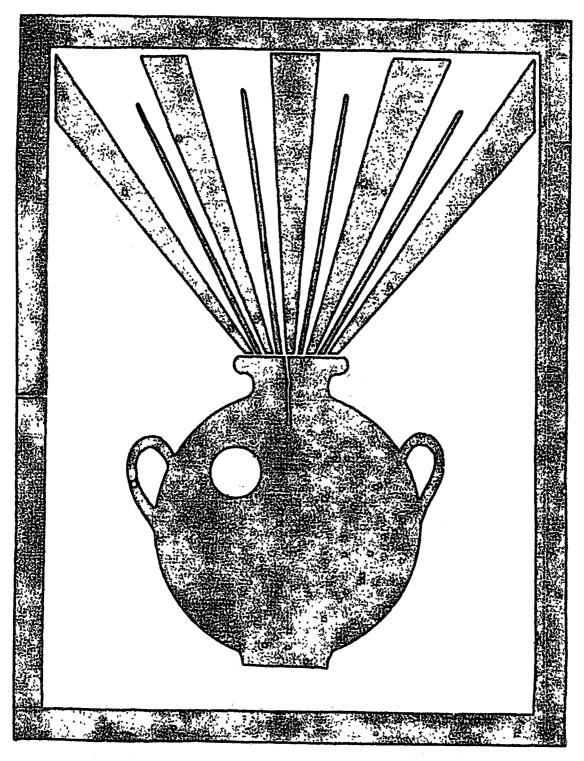
Modèle de l'étiquette N° 1.

En couleur vermillon.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 1 a.

En couleur vermillon.

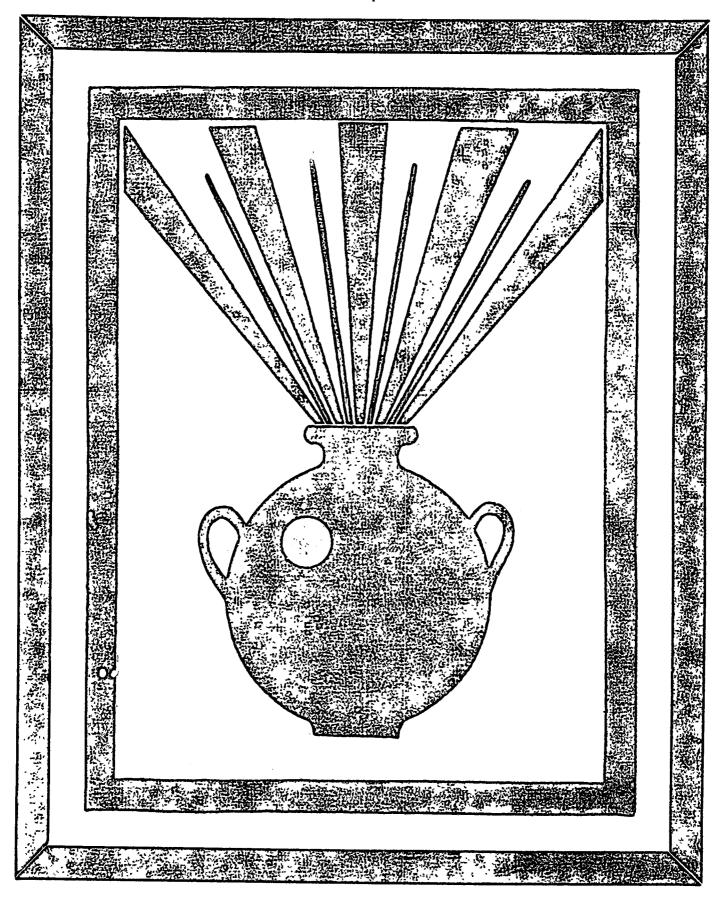
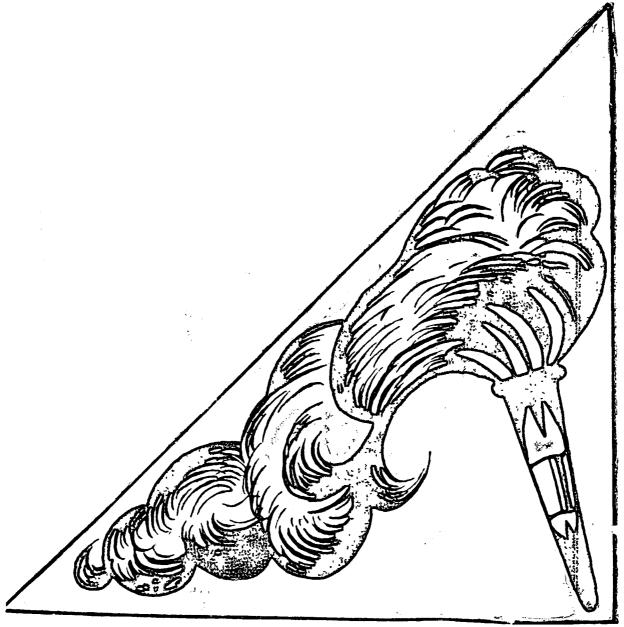
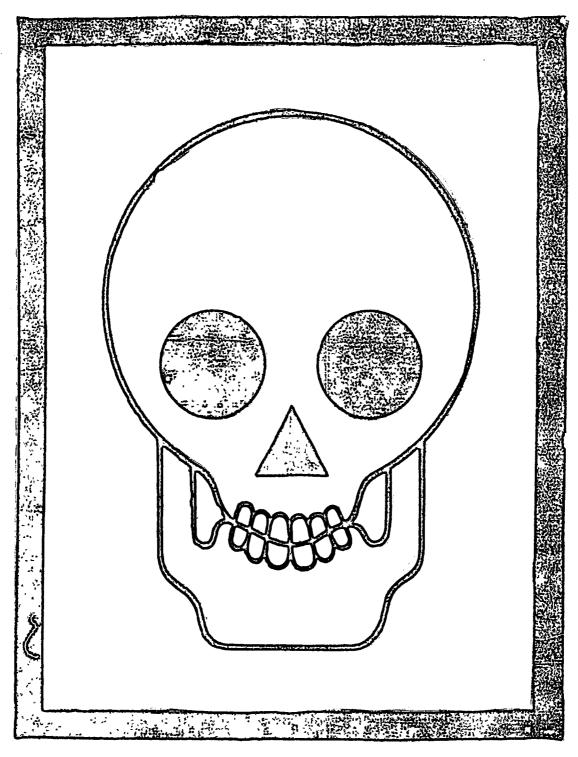
C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 2.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 2 a.

En noir.

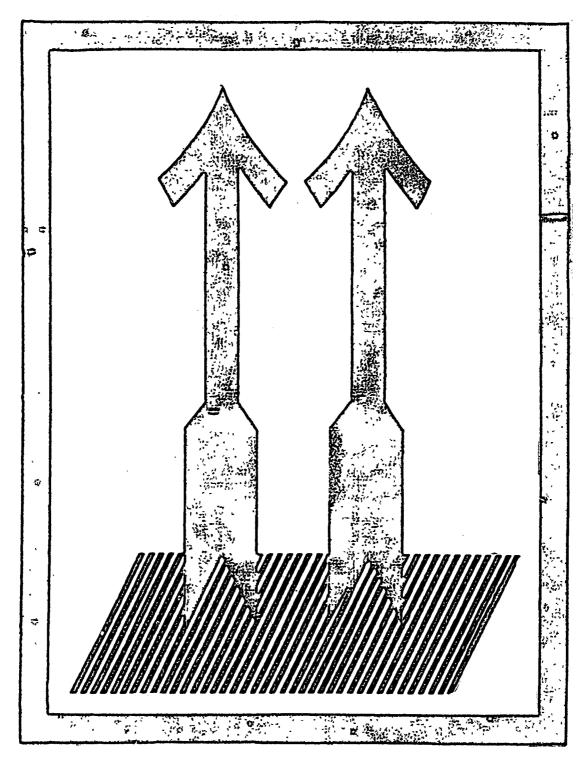
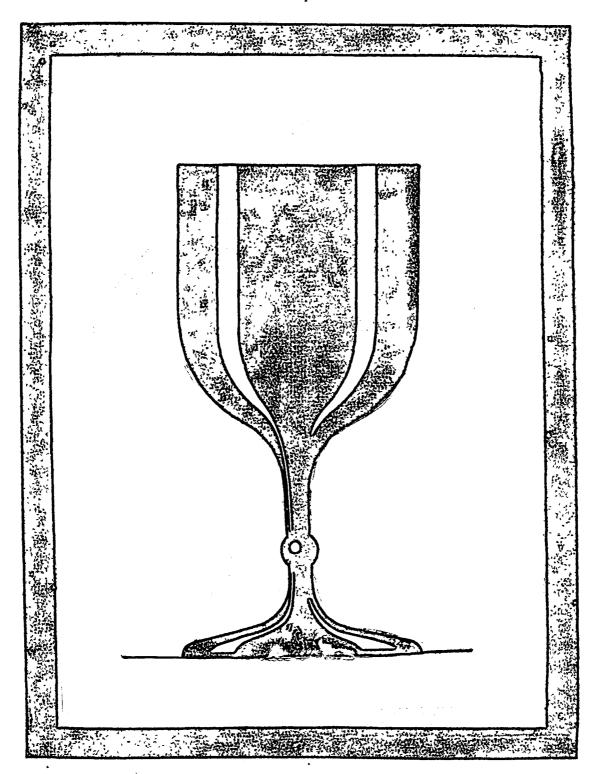
C. I. M Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 3.

En noir avec fond en couleur rose chair foncé.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 4.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 5.

En couleur vermillon.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 6.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 7.

En couleur vermillon.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 8.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

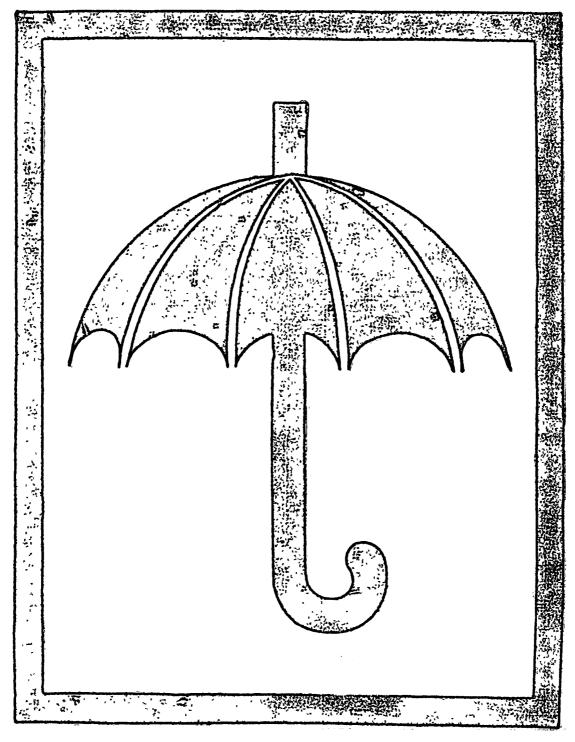
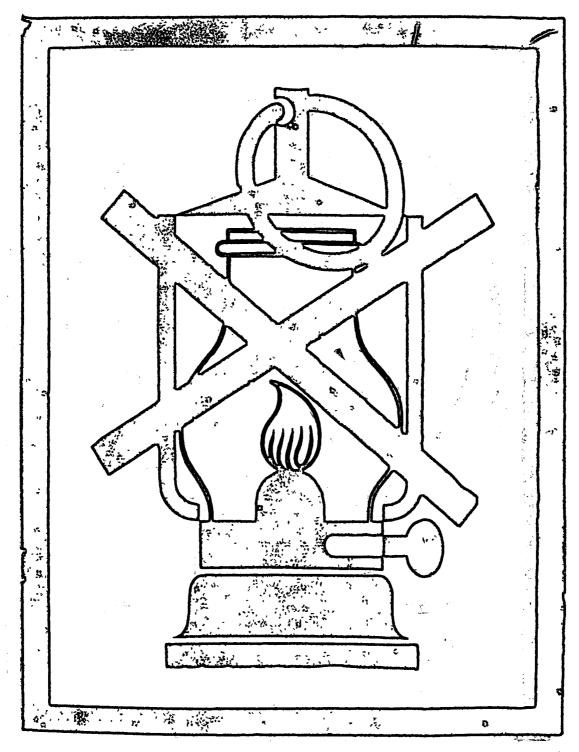
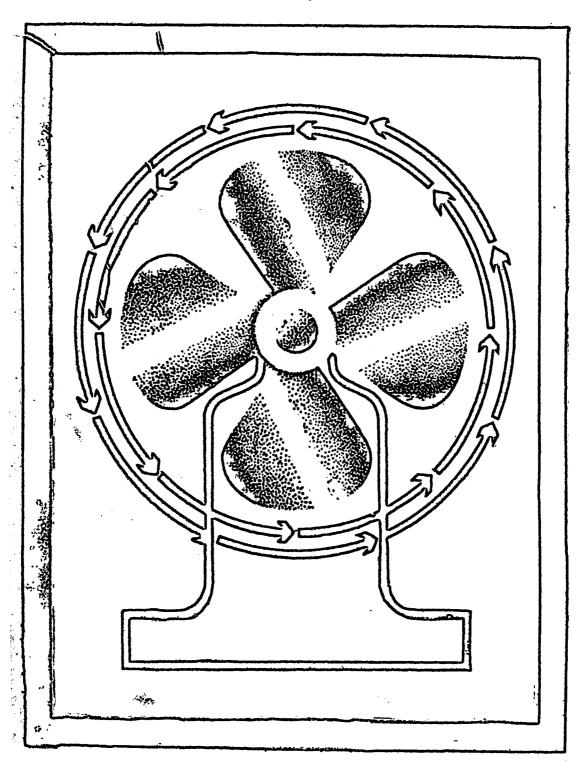
Modèle de l'étiquette N° 9.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 10.

En noir.

C. I. M. Annexe I.

Modèle de l'étiquette N° 11.

« A manoeuvrer avec précaution ! »
(Echelle : 1/3).

A manœuvrer avec précaution!

En noir avec fond en couleur rose chair foncé.

Annexe II
(article 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

LETTRE DE VOITURE [1]

PETITE VITESSE

Timbre de contrôle

Dédouanement en gare de ....

Expédié ....

à destination de ....

via ....

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge ....

N. de la feuille de route

Wagons

Série *	Numéros *	Marque de propriété *	Capacité de chargement, surface de plancher	Tare des wagons de particuliers

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

M ....

Rue et numéro ....

A (ville et pays) ....

Tarifs et itinéraires réclamés ....

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements.

Gare destinataire ....

Mention éventuelle: « en gare », ou « livrable à domicile » ....

Chemin de fer expéditeur ....

Chemin de fer destinataire ....

Chargé par (chemin de fer ou expéditeur) ....

Adresse ou Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.

Intérêt à la livraison — en toutes lettres

Débours, Remboursement

Détail ....

Débours — en toutes lettres

Remboursement

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: ...., le .... 19 ...

Signature

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

[1] Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

(Hauteur du papier 297 mm)

(Longueur du papier 420 mm)

Annexe II
(article 6)

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Timbre de contrôle

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE [1])

PETITE VITESSE

Dédouanement en gare de ...

Expédié ...

à destination de ...

via ...

Désignation des frais que l'expéditeur prend à sa charge ...

N. de la feuille de route ...

M ...

Rue et numéro ...

A (ville et pays) ...

Wagons

Série *	Numéros *	Marque de propriété *	Capacité de chargement, surface de plancher	Tare des wagons de particuliers

* A remplir par l'expéditeur seulement quand il effectue le chargement.

Gare destinataire ...

Mention éventuelle: « en gare », ou « livrable à domicile » ...

Chemin de fer expéditeur ...

Chemin de fer destinataire ...

Chargé par chemin de fer ou expéditeur: ...

Tarifs et itinéraires réclamés ...

Déclaration pour l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives. Indication des pièces jointes. Nombre et description des plombs de douane. Désignation éventuelle d'un mandataire. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements. ...

Adresse ou Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel kg.

Intérêt à la livraison ... en toutes lettres

Débours, Remboursement

Détail ...

Débours ... en toutes lettres

Remboursement ...

Nom, prénom et adresse de l'expéditeur: ..., le ... 19...

Signature

Timbre de la gare expéditrice		Timbre de pesage	Timbre de la gare destinataire

Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. L'expéditeur doit oblitérer, au moyen d'une barre, les cadres qu'il laisse en blanc.

1) Sont applicables au transport la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer ainsi que les règlements et tarifs des chemins de fer intéressés.

(Hauteur du papier 297 mm)

(Longueur du papier 420 mm)

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif Classe du tarif	Unité de taxe	A payer par l'expéditeur	Détail des frais — Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg.				Taxe supplémentaire pour l'intérêt à la livraison	
				Débours	
				Remboursement	
				Taxe pour remboursement	
				Frais de transport jusque à	
				à reporter	

Poids arrondi pour le calcul des frais de transport	Tarif Classe du tarif	Unité de taxe	Détail des frais — Cours et date de conversion	A percevoir du destinataire
kg.			Report	

Timbres des gares de transit
1
2
3
4
5
6
7

ANNEXE III
(Article 12)

ABSENCE OU DÉFECTUOSITÉ D'EMBALLAGE

DÉCLARATION GÉNÉRALE

La gare de . . . . du Chemin de fer de . . . .

accepte au transport, sur ma demande, à partir de ce jour, les marchandises ci-après désignées que je lui remettrai pour être expédiées, savoir:

. . . .

. . . .

. . . .

Je reconnais que ces marchandises, lorsqu'elles sont accompagnées d'une lettre de voiture faisant mention de la présente déclaration, sont remises au transport

*sans emballage *)*

*sous l'emballage défectueux dont la description suit *):*

. . . .

. . . .

. . . .

A . . . . le. . . . . 19 . . . . . .
(Signature)

**) Rayer celle des deux dispositions qui ne convient pas.*

ANNEXE IV
(Article 21)

MODIFICATIONS AU CONTRAT DE TRANSPORT

La gare de . . . . du Chemin de fer de . . . .
est priée d'apporter au contrat de transport de l'expédition ci-après désignée:

MARQUES et numéros	NOMBRE	NATURE de L'EMBALLAGE	DÉSIGNATION de la MARCHANDISE	POIDS en KILOGRAMMES

*remise au transport avec la lettre de voiture grand / à petite *) vitesse du. . . .*
. . . . 19 . . . à l'adresse de M. . . . . à . . . . . .
*les modifications suivantes *):*
1° la retourner à la station de départ à M. . . . .;
2° l'arrêter en cours de route en attendant des dispositions ultérieures;
3° surseoir à la livraison en attendant des dispositions ultérieures;
4° la livrer à M. . . . . à . . . .
gare du Chemin de fer de . . . .;
5° ne la livrer que contre paiement d'un remboursement de ________ ;
(en toutes lettres)
6° la livrer contre paiement, non pas du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de ________ ;
(en toutes lettres)
7° la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;
8° la livrer franco . . . .

A . . . . le . . . . . . 19 . . .
(Signature)

**) Rayer les dispositions qui ne conviennent pas.*

A la gare de . . . . du Chemin de fer de . . . .
Les ordres ci-dessus de l'expéditeur sont transmis pour y donner suite dans les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 22 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Ils ont été reproduits sur le duplicata de la lettre de voiture qui a été presenté par l'expéditeur. Le titre délivré à l'expéditeur relativement au remboursement a été rectifié / retiré
***La** présente déclaration se réfère à notre télégramme du. . . . .*
n°. . . . .

A. . . . . le . . . . 19 . . .

Le Chef de gare

ANNEXE V.
(Article 57).

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemin de fer.

Article premier.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longuer des lignes des Chemins de fer ou des parcours des services par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de fr. 1,40 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenent compte des circonstances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, les solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité a le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstension sera interpretée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couvertes au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui se sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiquées à l'alinéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinqu pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

ANNEXE VI.
(Article 60).

Règlement relatif à la Commission d'experts.

Article premier.

L'Allemagne, la France et l'Italie sont représentées en permanence dans la Commission d'experts. Tous les autres Etats contractants peuvent, s'ils le jugent nécessaire, se faire représenter aux séances de la Commission.

Article 2.

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs vœux et leurs propositions motivées concernant l'Annexe I à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants. Chaque fois que la nécessité s'en fera sentir, l'Office central invitera la Commission à siéger. Tous les Etats contractants seront avisés des séances de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les objets de l'ordre du jour.

Article 3.

La Commission est valablement constituée lorsque trois Etats contractants sont représentés.

Article 4.

La Commission désigne pour chaque session, son président et son vice-président.

Article 5.

Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des voix des Etats représentés. En cas d'égalité, le Président de la séance a voix prépondérante.

Article 6.

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 7.

L'Office central assume le service du Secrétariat et des correspondances de la Commission.

Article 8.

Le directeur, ou, à son défaut, le vice-directeur de l'Office central assiste aux séances de la Commission avec voix consultative.

ANNEXE VII.
(Article 61, § 1)

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R. I. P.).

Article premier.

Définition des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers admis au service international sont des wagons des types spéciaux désignés au paragraphe suivant, immatriculés au nom d'un particulier (personne ou société) par un Chemin de fer et munis de la marque distinctive [P]. Pour l'application du présent règlement est considéré comme propriétaire du wagon le particulier qui en a obtenu l'immatriculation et dont le nom ou la firme doit être inscrit sur le wagon.

§ 2. — Ces wagons sont:

a) les wagons-réservoirs (wagons à citernes, à réservoirs, à foudres, à bassins, à jarres, à bidons);

b) les wagons-usines, producteurs de froid ou de chaleur, que leur capacité soit entièrement occupée ou non par la machinerie;

c) les autres wagons, aménagés spécialement pour le transport de marchandises déterminées.

Des accords particuliers entre Chemins de fer peuvent intervenir pour l'admission, sur des parcours déterminés, d'autres wagons que ceux indiqués ci-dessus.

§ 3. — Le Chemin de fer immatriculateur est seul compétent pour décider si, d'après les dispositions précédentes, le wagon sera admis en service international.

Article 2.

Droit de disposition.

§ 1. — Le droit de disposer d'un wagon de particulier appartient, en principe, au propriétaire.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon de particulier vide ou chargé qui n'en est pas le propriétaire, doit remettre à la gare expéditrice, en même temps que la lettre de voiture, une déclaration écrite du propriétaire de ce wagon spécifiant son accord au sujet du transport à effectuer. Le Chemin de fer peut ne pas exiger cette déclaration écrite si la gare expéditrice du wagon vide ou chargé appartient à l'administration qui a immatriculé le wagon et si le propriétaire y consent. Ce consentement doit être donné par écrit au Chemin de fer immatriculateur; il peut viser une partie ou la totalité des wagons immatriculés au nom du propriétaire intéressé.

La déclaration du propriétaire n'est pas nécessaire lorsque le destinataire d'un wagon expédié vide par le propriétaire en vue de prendre charge le remet au transport, avec un chargement, à la gare où le wagon est parvenu vide.

L'expéditeur d'un wagon vide ne peut, sans l'accord du propriétaire, apporter aucune modification au contrat de transport.

§ 3. — Si un wagon de particulier vide ou chargé est remis au transport par un expéditeur qui n'est pas en même temps le propriétaire du wagon, le droit de disposer du propriétaire est suspendu pendant la durée du transport, sauf dans le cas prévu au § 5 de l'article 3.

§ 4. — A moins d'ordre contraire du propriétaire, le destinataire d'une marchandise arrivée dans un wagon de particulier est autorisé à renvoyer le wagon vide ou chargé à sa gare d'attache à l'adresse du propriétaire.

§ 5. — A moins d'ordre contraire du propriétaire et si le destinataire n'use pas du droit prévu au § 4, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office, après déchargement, à sa gare d'attache, aux frais du propriétaire, avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier.

Cette disposition est aussi applicable aux wagons arrivés vides pour prendre charge et que le destinataire n'a pas remis chargés au transport dans un délai de huit jours après leur arrivée, si le propriétaire n'a pas fait parvenir de dispositions contraires avant l'expiration de ce délai.

Les prescriptions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux wagons se trouvant sur des embranchements particuliers.

Article 3.

Conditions de transport des wagons de particuliers.

§ 1. — Les wagons de particuliers vides sont remis au transport avec la lettre de voiture internationale.

§ 2. — Dans la lettre de voiture, l'expéditeur doit inscrire, outre les mentions prévues par la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide, dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « vide allant prendre charge » ou bien « vide en retour »;

b) s'il s'agit d'un wagon vide ou chargé, dans le colonne « Marque et numéros », le Chemin de fer immatriculateur, le numéro et la gare d'attache du wagon.

§ 3. — Le wagon de particulier ne doit pas être employé au transport d'autres marchandises que celles auxquelles il est destiné.

§ 4. — Si le wagon de particulier est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur ou au destinataire d'en assurer le service.

§ 5. — Si un wagon de particulier expédié vide pour aller prendre charge vient à subir en cours de route une avarie qui, de l'avis du Chemin de fer, le met hors d'état de circuler autrement qu'à vide, la gare où l'avarie est constatée arrête le wagon et provoque, sans retard et directement, par télégramme privé dont les frais sont à la charge du propriétaire, les instructions de ce dernier. Si le propriétaire n'est pas en même temps l'expéditeur du wagon, la gare où l'avarie a été constatée en donne avis également à l'expéditeur par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

A défaut d'instructions du propriétaire dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le Chemin de fer est autorisé à renvoyer le wagon d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du propriétaire. Les motifs du renvoi sont inscrits sur la lettre de voiture.

Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, ainsi que ceux résultant, soit de l'exécution des instructions du propriétaire, soit du renvoi d'office du wagon à sa gare d'attache, grèvent l'envoi.

Les droits du propriétaire restent réservés, compte tenu des dispositions de l'article 5 ci-après, quand l'arrêt du wagon a été occasionné par une faute du Chemin de fer.

Les dispositions du présent paragraghe s'appliquent également:

a) aux wagons expédiés vides, soit allant prendre charge, soit en retour et qui subissent en cours de route une avarie les empêchant de circuler. Les wagons expédiés vides en retour et qui subissent en cours de route une avarie qui n'empêche par leur circulation à vide, doivent être acheminés sur leur destination;

b) aux wagons expédiés chargés et qui par suite d'avarie ne peuvent circuler ou continuer à assurer le transport. Dans ce cas, le Chemin de fer, à moins qu'il ne juge préférable de transborder le chargement, demande les instructions de l'expéditeur en ce qui concerne le sort à réserver à la marchandise. Si la marchandise est sujette à prompte détérioration, le Chemin de fer est en droit de la vendre, au mieux, sans aucune formalité en avisant télégraphiquement l'expéditeur, aux frais de celui-ci. Lorsque le transbordement a lieu d'office ou à la demande de l'expéditeur ou lorsque la marchandise a été vendue, le Chemin de fer réclame les instructions du propriétaire du wagon en ce qui concerne celui-ci.

Les instructions du propriétaire ne sont pas demandées lorsque le Chemin de fer effectue à ses propres frais, par une opération de peu d'importance, les réparations nécessaires pour mettre le wagon en état de circuler ou le rendre utilisable.

Article 4.

Exclusion des remboursements, des débours et de la déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Les envois de wagons de particuliers vides ne peuvent être grevés de remboursement ni de débours. Toutefois, le Chemin de fer a le droit de grever l'envoi du wagon des ports antérieurs et en général de tous les frais qu'il aurait engagés.

§ 2 — La déclaration d'intérêt à la livraison n'est pas admise pour le transport de wagons de particuliers vides.

Article 5.

Responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer n'est responsable du dépassement des délais de livraison d'un wagon vide qu'envers le propriétaire du wagon.

Les délais de livraison cessent de courir pendant tout le séjour qu'entraine l'avarie de ce wagon, empêchant de continuer le transport.

§ 2. — En cas de dépassement des délais de livraison pour les marchandises chargées dans les wagons de particuliers, il n'est pas assumé de responsabilité quant à la livraison tardive du wagon.

§ 3. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou des avaries survenues aux wagons de particuliers ou de la perte de pièces de ces wagons qu'envers le propriétaire du wagon.

§ 4. — Le Chemin de fer n'est responsable de la perte ou de la démolition du wagon que conformément aux stiputions figurant dans les contrats l'immatriculation ou dans les dispositions réglementaires ou tarifaires.

§ 5. — En cas d'avarie d'un wagon de particulier ou de perte de pièces de ce wagon, le procès-verbal prévu par le § premier de l'article 43 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer est dressé par le Chemin de fer. Si le propriétaire établi que le dommage résulte de la faute du Chemin de fer et sous réserve des dispositions ci-après, il sera, sur sa demande, remboursé par le Chemin de fer immatriculateur des frais de réparation du wagon qu'il a engagés, à l'exclusion de toute autre indemnité.

§ 6. — En cas de perte ou de détérioration d'accessoires amovibles, le Chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon ou, s'il s'agit d'un wagon couvert, à l'intérieur de celui-ci. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 7. — Le Chemin de fer n'est responsable des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon qui soit à sa charge d'après les dispositions qui précèdent.

Il n'est pas non plus responsable des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébonite, etc.) lorsque le récipient même ne présente pas de trace d'avarie extérieure imputable au Chemin de fer.

§ 8. — Le Chemin de fer n'est responsable des dommages causés au wagon par incendie ou explosion.

§ 9. — Le propriétaire est responsable de tout dommage causé au Chemin de fer ou à des tiers, soit par les appareils spéciaux (appareils de chauffage réfrigérants, etc.) et leur service, soit par l'admission d'un convoyeur, soit par les matières nécessaires au fonctionnement des appareils et se trouvant dans le wagon, soit par l'insuffisance de l'étanchéité des fermetures, soit par tout autre fait trouvant sa cause dans l'utilisation ou la circulation du wagon. Le propriétaire n'est pas responsable si les dommages sont dus à une faute du Chemin de fer.

Le Chemin de fer a la faculté d'exiger du propriétaire une caution en garantie du paiement des indemnités que ce propriétaire serait tenu de payer au Chemin de fer en vertu des dispostions précédentes.

Pour les créances du chef de ces dommages, le Chemin de fer a les droits d'un créancier gagiste sur le wagon de particulier.

§ 10. — Pour le chômage du wagon pendant les opérations périodiques d'entretien ainsi que pendant la réparation des avaries, le propriétaire ne peut faire valoir aucun droit à une indemnité.

§ 11. — Les réclamations et actions fondées sur les paragraphes ci-dessus ne peuvent être introduites que par le propriétaire du wagon; les réclamations et actions fondées sur les §§ 4 à 10 ne peuvent être introduites que contre le Chemin de fer qui a immatriculé ce wagon.

Article 6.

Disposition générale.

En tant que les prescriptions qui précèdent ne s'y opposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer (C.I.M.) sont applicables au transport des wagons de particuliers vides et chargés.

ANNEXE VIII.
(Article 60, § 2).

Règlement international concernant le transport des colis express.

§ 1. — Ne sont considérés comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer. Les objets énumerés dans l'Annexe I à ladite Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions du § 2 de l'article 4 de ladite Convention, sont admis au transport comme colis express dans les conditions prévues par ladite Annexe ou par lesdits accords, pour autant qu'ils peuvent être acceptés au transport en grande vitesse. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que la lettre de voiture prévue au § 1 de l'article 6 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;

c) le nombre des colis, la description de l'emballage, et la désignation de la nature des marchandises;

d) la désignation des document joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales de police et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le Chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doiven en toût cas être plus réduits que les plus courts prévus dans la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la Convention précitée, autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29. 31, 32 et 36 à 46 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y apposent pas, les dispositions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont applicables au transport des colis express.

Convention internationale concernant le transport des voyageurs et de bagages par Chemins de fer (C. I. V.).

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, le Ville Libre de Dantzig, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, le Liechtenstein, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, la Suède, la Suisse, la Tchècoslovaquie, la Turquie, la Yougoslavie,

avec la participation des Délégués de la COMMISSION DE GOUVERNEMENT DU TERRITOIRE DU BASS IN DE LA SARRE;

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, signée à Berne le 23 octobre 1924, en conformité d l'article 60 de ladite Convention, ont résolu de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

TITRE PREMIER.

Objet et portée de la Convention.

Article premier.

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention.

§ 1. — La présente Convention s'applique à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transports internationaux pour des parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et s'effectuant exclusivement par des lignes inscrites sur la liste établie conformément à l'article 58 de la présente Convention.

§ 2. — Sont toutefois exceptés de l'application de la présente Convention:

1. Les transports dont les stations de départ et d'arrivée sont situées sur le territoire d'un même État et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exploitées par un Chemin de fer de l'Etat de départ, si les Chemins de fer intéressés ont conclu des arrangements particuliers en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

2. Les transports entre stations de deux Etats limitrophes s'ils sont effctués sur tout le parcours par des Chemins de fer de l'un de ces Etats, et qu'aucun de ces Etats ne s'y oppose.

§ 3. — Les tarifs fixent les relations pour lesquelles des billets et des bulletins de bagages internationaux sont délivrés.

Article 2.

Dispositions relatives aux transports combinés.

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des Chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation complétant des parcours par voie ferrée et effectuant les transports internationaux sous la responsabilité d'un État contractant ou d'un Chemin de fer inscrit sur la liste.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux Chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des modifications résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Ces modifications ne peuvent, toutefois, pas déroger aux règles de responsabilité établies par la présente Convention.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1, doit prendre les mesures utiles pour que les modifications prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des Chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1 ci-dessus, les Chemins de fer peuvent établir en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prévoir l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3.

Soudure.

§ 1. — La Convention est également applicable aux transports de voyageurs et de bagages effectués au départ d'une station non inscrite dans un tarif international, sur une station de soudure du même Etat inscrite dans ce tarif et de là sur une destination inscrite dans ce même tarif, soit avec un billet ou bulletin de bagages international dans lesquels les taxes du parcours direct et du parcours de soudure sont additionnées, soit avec deux billets soudés. S'il est établi deux billets, le second doit porter la mention de la station de départ primitive.

§ 2. — Les Chemins de fer déterminent dans quelle mesure et à quelle conditions ce transport par soudure peut être demandé au départ de certaines stations. Ces stations sont dénommées dans une liste qui est notifiée aux autres Chemins de fer intéressés.

Article 4.

Obligation pour le Chemin de fer de transporter.

Lorsqu'il existe un tarif international ou qu'un transport par soudure est prévu conformément à l'article 3, le transport ne peut être refusé pourvu que:

a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention;

b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;

c) le transport ne soit pas interdit dans un des Etats intéressés, par suite de dispositions légales ou pour des raisons d'ordre public;

d) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et ausquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

TITRE II.

Du contrat de transport.

CHAPITRE PREMIER.

TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Article 5.

Droit au transport.

§ 1. — Le voyageur doit, lorsqu'il commence son voyage, être muni d'un billet. Les tarifs peuvent prévoir des exceptions à cet égard.

§ 2. — Le voyageur est tenu de conserver son billet pendant tout le cours du voyage. Il doit, s'il en est requis, le présenter à tout agent chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage.

Article 6.

Billets.

§ 1. — Les billets délivrés pour un trasport international régi par la présente Convention doivent dovent porter le signe Ф.

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;

c) la catégorie de train et la classe de voiture;

d) le prix de transport;

e) le jour où commence la validité;

f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les billets formés d'un livret renfermant des feuillets de contrôle (billets-livrets), ainsi que les billets à coupons combinés des Administrations de Chemins de fer constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

Les billets réunis sous une couverture par des bureaux de voyage officiels ou des agences privées constituent chacun un titre de transport distinct soumis, suivant le cas, à la réglementation intérieure de l'Etat intéressé ou à la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

La spéculation et la revente des billets à un prix différent de celui du tarif sont subordonnées, dans chaque Etat, aux lois et règlements de cet Etat.

Article 7.

Réduction de prix pour les enfants.

§ 1. — Jusqu'à l'âge de quatre ans révolus, les enfants sont transportés gratuitement sans billets lorsqu'il n'est pas réclamé pour eux une place distincte.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de 4 ans jusqu'à 10 ans révolus, et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée, sont transportés à des prix réduits qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sans préjudice de l'arrondissement des sommes conformément aux règles de l'administration d'émission du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

Art. 8.

Durée de validité des billets.

§ 1. — La durée de validité des billets doit être fixée par les tarifs.

§ 2. — Cette validité doit être au minimum la suivante:
Billets simples:
par fraction indivisible de 100 km, 1 jour.
La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 2 jours;
Billets d'aller et retour:
par fraction indivisible de 50 km, 1 jour.
La validité des billets ne peut néanmoins être inférieure à 4 jours.

§ 3. — Les billets spéciaux à prix réduits peuvent comporter une durée de validité différente.

§ 4. — Le premier jour de validité du billet est compris dans la durée de validité comme jour plein. Le voyageur peut commencer son voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité de son billet; sauf exceptions prévues par les tarifs, il doit le terminer au plus tard par un train devant atteindre, d'après l'horaire, la gare de destination le dernier jour de validité, au plus tard à 24 heures.

Article 9.

Attribution et location des places.

§ 1. — Le voyageur peut, en montant dans le train, marquer une place encore disponible tant pour lui-même que pour les autres personnes qui font le voyage avec lui et dont il peut exhiber les billets. Le voyageur qui quitte sa place sans la marquer d'une façon évidente, perd son droit à l'occuper. Au reste, l'attribution des places est réglée conformément aux prescriptions en vigueur sur chaque Chemin de fer.

§ 2. — Les tarifs ou les horaires spécifient si et à quelle conditions des places peuvent être louées pour certains trains.

Article 10.

Arrêts aux stations intermédiaires.

§ 1. — Les tarifs spécifient si et à quelles conditions le voyageur a le droit de s'arrêter aux stations intermédiaires pendant la durée de validité de son billet.

§ 2. — L'usage par le voyageur du droit de s'arrêter aux stations intermédiaires n'entraîne aucune prolongation de la durée de validité prévue par les tarifs.

§ 3. — Lorsque le voyageur est porteur d'un billet valable par un seul itinéraire, le voyage interrompu peut également être continué au départ d'une station située sur la même ligne et plus rapprochée de la station destinataire.

§ 4. — Le voyageur porteur d'un billet valable par plusieurs itinéraires facultatifs, qui interrompt son voyage en cours de route, ne peut reprendre celui-ci que, soit à la station où il l'a interrompu, soit à une station plus rapprochée de la station destinataire et située sur l'itinéraire emprunté au départ.

§ 5. — La durée de l'interruption du voyage n'est limitée que par la durée de validité du billet.

Article 11.

Changement de classe ou de train.

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet, dans les conditions fixées par les tarifs et moyennant paiement du supplément prévu.

Article 12.

Voyageur sans billet valable.

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage pour le parcours effectué et sans préjudice des sanctions pénales; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du Chemin de fer sur lequel le payement de la surtaxe a été exigé. A défaut de prescriptions à cet égard, le voyageur doit acquitter une surtaxe dont le montant sera égal au prix du voyage pour le parcours effectué.

§ 2. — Le billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

§ 3. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du voyage ou de la surtaxe peut être exclu du voyage. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une station autre que la station destinataire.

Article 13.

Personnes exclues du train ou admises conditionnellement.

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train ou peuvent en être exclues en cours de route:

a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduiraient d'une manière inconvenante ou qui n'observeraient pas les prescriptions des lois et règlements; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni de la taxe qu'elles ont payée pour le transport de leurs bagages;

b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première station où il est possible de leur donner les soins nécessaires. Le prix du transport et la taxe perçue pour les bagages leur seront restitués, dans les conditions fixées à l'article 26, après déduction de la parte afférente au parcours effectué.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions internationales ou, à défaut, par les dispositions en vigueur dans chaque Etat.

Article 14.

Objets exclus des voitures.

§ 1. — Ne peuvent être introduits dans les voitures les objets dangereux, spécialement les armes chargées, les matières explosibles, facilement inflammables ou corrosives, de même que les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs.

Toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public, portent une arme à feu, ainsi que les chasseurs et les tireurs, sont autorisés à prendre avec eux des munitions, sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés. Il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ces derniers dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées.

§ 2. — Les employés du Chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de soupçonner une contravention aux dispositions du § 1.

§ 3. — Le contrevenant est responsable de tout dommage résultant des infractions aux dispositions du § 1 et encourt, en outre, les peines prévues par les lois et règlements.

Art. 15.

Introduction de colis à la main et d'animaux dans les voitures.

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux dans les voitures des objets faciles à porter (colis à la main), pourvu que les prescriptions de douane, d'octroi, fiscales ou de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas et que ces objets ne puissent endommager le matériel. Chaque voyageur ne dispose, pour ses colis à la main, que de l'espace situé au-dessus et audessous de la place qu'il occupe.

§ 2. — Les animaux vivants ne peuvent pas être introduits dans les voitures. Les petits animaux apprivoisés, enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballage appropriés, les petits chiens même non enfermés, sont cependant admis, pourvu que les prescriptions de police des différents Etats ne s'y apposent pas, qu'aucun voyageur n'y fasse objection et que ces animaux puissent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à la main.

Les tarifs ou les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains.

Les tarifs indiquent si et pour quels animaux une taxe de transport doit être payée.

§ 3. — La surveillance des colis à la main et animaux que le voyageur prend avec lui incombe au voyageur luimême.

Article 16.

Retards. Correspondances manquées. Suppressions de trains.

Lorsque, par suite du retard d'un train, la correspondance avec un autre train est manquée, ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours, et que le voyageur veut continuer son voyage, le Chemin de fer est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux Administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de station doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire la durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le Chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II.

TRANSPORT DES BAGAGES.

Article 17.

Définition des bagages. Objets exclus du transport.

§ 1. — Ne sont considérés comme bagages que les objets, affectés à l'usage du voyageur, contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage, boîtes à chapeaux et autres emballages de ce genre.

§ 2. — Sont, en outre, admis au transport comme bagages, même non pourvus d'emballage, sauf le cas prévu à la lettre *d*):

a) les fauteuils portatifs ou roulants pour malades, les fauteuils roulants mus par les malades eux-mêmes avec ou sans moteur auxiliaire, les chaises (lits) de repos;

b) les voitures d'enfants;

c) les malles d'échantillons de marchandises;

d) les instruments de musique portatifs en caisses, étuis ou autres enveloppes;

c) le matériel pour représentations d'artistes, pourvu que son conditionnement, son volume et son poids permettent de le charger et de le placer rapidement dans les fourgons;

f) les instruments d'arpenteur, jusqu'à concurrence de 4 mètres de longueur, et les outiles de travail à main;

g) les luges à bras et luges de sport à une ou deux places, les skis, les voiles pour patineurs, ainsi que les embarcations longues de 3 mètres au maximum;

h) les vélocipèdes, avec ou sans moteur auxiliaire, les motocycles à une place, avec ou sans siège accessoire, à condition qu'ils soient démunis d'accessoires.

Les réservoirs des véhicules mus par des moteurs peuvent contenir de l'essence, à condition que la conduite d'essence au carburateur soit fermée et que celui-ci soit vidé par le fonctionnement du moteur.

Les tarifs peuvent limiter la quantité, le volume et le poids des objets désignés ci-dessus admis au transport comme bagages.

§ 3. — D'autres objets non affectés à l'usage des voyageurs, ainsi que les animaux enfermés dans des cages présentant des garanties suffisantes, peuvent être acceptés comme bagages si les tarifs l'autorisent.

§ 4. — Sont exclus du transport comme bagages les objets qui, aux termes de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) sont exclus du transport. Ceux qui sont admis aux termes de cette même Convention sous certaines conditions sont également exclus du transport comme bagages.

Toutefois, les films emballés suivant les prescriptions de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemin de fer (C.I.M.) son admis au transport comme bagages.

Article 18.

Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes.

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions de l'article 17; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

§ 2. — Le Chemin de fer a le droit, en cas de présomption de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au Chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la verification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions du § 4 de l'article 17, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe sans préjudice du supplément de taxe et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage ainsi que des sanctions pénales.

La surtaxe doit être payée par chaque kilogramme brut des objets exclus du transport, à raison de 15 francs, avec un minimum de perception de 30 francs, si ces objets comprennent des matières qui sont exclues du transport en vertu du 4° de l'article 3 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer ou qui sont rangées dans les classes I et II de l'Annexe I à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, et à raison de 5 francs avec un minimun de perception de 10 francs, dans les autres cas.

Si les prescriptions en vigueur pour le trafic intérieur du Chemin de fer sur lequel la contravention a été découverte donnent lieu à une surtaxe totale moins élévée, c'est cette dernière qui est perçue.

Article 19.

Emballage et conditionnement des bagages.

§ 1. — Les bagages dont l'emballage est insuffisant ou le conditionnement défectueux ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le Chemin de fer. S'ils sont néanmoins acceptés, le Chemin de fer aura le droit de mentionner leur état sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que l'état des bagages a été reconnu par lui.

§ 2. — Les colis doivent porter, dans les conditions de fixité suffisantes, le nom et l'adresse du voyageur et la station de destination. Les colis que ne portent pas ces indications peuvent être refusés.

§ 3. — Les anciennes étiquettes, adresses au autres indications rapportant à des transports antérieurs doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Art. 20.

Enregistrement et expédition des bagages. Bulletin de bagage.

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et par l'itinéraire indiqué sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs stations le voyageur doit désigner exactement l'itinéraire à suivre ou la station pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le Chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette prescription par le voyageur.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billet. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement sur le parcours total de la station de départ jusqu'à la station de destination, ou bien sur des fractions quelconques du parcours total, pourvu qu'aucune fraction de ce parcours ne soit empruntée plus d'une fois.

§ 2. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur. Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin, que celui-ci est établi conformément à ses indications. Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 3. — Pour le surplus, les formalités de l'enregistrement des bagages sont déterminées par les règlements en vigueur à la station de départ.

§ 4. — Les bulletins de bagages délivrés pour les transports internationaux doivent être établis sur le formulaire constituant l'Annexe I à la présente Convention.

§ 5. — Les mentions suivants sont obligatoires sur les bulletins de bagages:

a) l'indication des stations de départ et de destination;

b) l'itinéraire;

c) le jour de la remise et le train pour lequel a été effectuée cette remise;

d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;

e) le nombre et le poids des colis;

f) le montant du prix de transport et des autres droits éventuels;

g) s'il y a lieu, le montant en toutes lettres de la somme représentant l'intérêt à la livraison, déclaré conformément à l'article 35.

§ 6. — Les tarifs ou les accords entre Chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les bulletins de bagages doivent être imprimés et remplis.

§ 7. — Les tarifs peuvent prévoir des prescriptions spéciales pour le transport des vélocipèdes et des engins de sport.

§ 8. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le train en correspondance, si celui-ci peut être utilisé pour le transport des bagages et s'il existe le temps nécessaire au transbordement. Dans le cas contraire, l'acheminement doit avoir lieu par le plus prochain train approprié.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de ruote par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

Le Chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 21.

Livraison.

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre la remise du bullettin de bagages. Le Chemin de fer n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de réclamer au bureau de la station destinataire la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités requises par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

§ 3. — A défaut de présentation du bulletin de bagages, le Chemin de fer n'est tenu de remettre les bagages que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le Chemin de fer peut exiger une caution.

§ 4. — Les bagages sont livrés à la station pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions douanières, d'octroi, fiscales, de police ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la station de départ ou livrés à une station intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si le tarif l'exige, présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessous peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux règles en vigueur sur le Chemin de fer chargé de la livraison.

CHAPITRE III.

DISPOSITIONS COMMUNES AUX TRANSPORTS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

Article 22.

Trains. Horaires. Extraits de tarifs.

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les Chemins de fer sont tenus d'afficher dans les stations, en temps utile, les horaires des trains de leurs propres lignes. Ceux-ci doivent indiquer la catégorie des trains, les classes de voiture et les heures de départ des trains; pour les stations de transit suffisamment importantes et les stations terminus, ils doivent indiquer aussi les heures d'arrivée, de même que les principales correspondances de trains.

Les horaires qui ne sont plus en vigueur doivent être enlevés sans retard.

§ 3. — Dans chaque station ouverte au trafic international, le voyageur doit pouvoir prendre connaissance des tarifs ou des extraits de tarifs indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

Article 23.

Bases pour le calcul des prix de transport. Tarifs.

§ 1. — Les prix de transport sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat. Ces tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires pour le calcul des prix de transport et des frais accessoires, et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

Toutefois, la pubblication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les Chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ et d'arrivée.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître les conditions spéciales aux transports.

Les tarifs doivent être appliqués à tous les intéressés d'une manière uniforme; leurs conditions sont valables, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention; sinon, elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs directs internationaux et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication; en cas de relèvement de ces tarifs ou d'autres aggravations des conditions de transport, la publication devra précéder de huit jours au moins la date fixée pour la mise en vigueur.

S'il est délivré des billets ou des bulletins de bagages internationaux sans qu'il existe de tarif direct, et qu'un Chemin de fer apporte une modification à son tarif, l'application de cette modification ne peut être exigée des autres Chemins de fer que huit jours au plus tôt après que ces derniers en auront reçu l'avis.

Les tarifs établis seulement à titre temporaire cessent d'être en viguer à l'expiration du délai fixé pour leur validité.

Article 24.

Interdiction de traités particuliers.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Toutefois, sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, ainsi que celles qui sont accordées, soit pour le service du Chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit au profit d'oeuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

Article 25.

Formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives.

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à la main. Il doit assister à cette visite, sauf les exceptions admises par les règlements. Le Chemin de fer n'assume aucune responsabilité, vis-à-vis du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 26.

Restitutions.

§ 1. — Lorsqu'un billet n'est pas utilisé, la restitution du prix payé peut être demandée, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4 ci-après.

§ 2. — Lorsqu'un billet n'est utilisé que partiellement, par suite de la mort, de la maladie ou d'un accident survenu au voyageur, ou d'autres causes impérieuses de nature analogue, il est restitué, sous réserve des déductions mentionnées aux §§ 3 et 4, la différence entre le prix total payé et la taxe pour le parcours effectué, calculée sur la base du tarif normal.

§ 3. — Son exclus de la restitution les impôts, les suppléments payés pour les places réservées, les frais de confection des billets en livrets et les commissions payées pour la vente des billets.

§ 4. — Sont déduits du montant à restituer, un droit de 10 % avec minimum de 0 fr. 50 et maximum de 3 fr. par billet, ainsi que, s'il y a lieu, les frais d'envoi.

Cette déduction n'est pas opérée lorsqu'un billet resté inutilisé est restitué le jour même de l'émission au bureau qui l'a délivré.

§ 5. — Lorsqu'un voyageur, empêché de continuer son voyage conformément à l'horaire par suite d'un manque de correspondance provoqué par le retard d'un train, de la suppression d'un train ou de l'interruption du service, renonce à poursuivre sa route, il a le droit de demander l'application des dispositions du § 2, sans que le Chemin de fer puisse faire les déductions prévues au § 4.

§ 6. — Pour ce qui concerne les billets à prix réduit, la restitution n'est effectuée que dans les cas et avec les limitations prévus au § 5, les billets à prix réduit pour enfants établis en vertu du premier alinéa du § 2 de l'article 7 ne sont pas considérés comme billets à prix réduit au sens du présent paragraphe.

§ 7. — Aucune restitution n'est effectuée pour les billets perdus.

§ 8. — Si des bagages sont retirés avant qu'ils aient quitté la station expéditrice, la restitution du prix du transport peut être demandée.

Si les bagages sont retirés à une station intermédiaire, la restitution n'est effectuée que dans les cas et suivant les dispositions des §§ 2 et 5 ci-dessus.

Dans les deux cas, un droit de 0 fr. 50 par bulletin ainsi que, le cas échéant, les impôts sont déduits du montant de la restitution.

§ 9. — Les tarifs peuvent contenir des dispositions différentes, pourvu qu'elles ne constituent pas une aggravation pour les voyageurs.

§ 10. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions des §§ 1, 2, 5, 6 et 8 du présent article, ainsi que de l'article 13, est éteinte si elle n'a pas été présentée au Chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 11. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, la différence en plus ou en moins devra être remboursée.

§ 12. — Les différences en plus constatées par le Chemin de fer doivent être si possible portées d'office à la connaissance de l'intéressé lorsqu'elles dépassent 0 fr. 50 par chaque billet ou par chaque bulletin de bagages, et le règlement doit en être opéré le plus tôt possible.

§ 13. — Dans tous les cas non prévus dans le présent article et à défaut d'ententes particulières entre les Chemins de fer, les règlements intérieurs sont applicables.

Article 27.

Contestations.

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées dans les stations par le chef de service et en cours de route par le chef de train.

TITRE III.

Responsabilité des Chemins de fer. Actions.

CHAPITRE PREMIER.

Responsabilité.

Article 28.

Responsabilité pour le transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

§ 1. — La responsabilité du Chemin de fer, pour la mort d'un voyageur ou pour les blessures résultant d'un accident de train, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train ou par le manque d'une correspondence, reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. Les articles ci-après du présent titre ne sont pas applicables à ces cas.

§ 2. — Le Chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à la main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu du § 3 de l'article 15, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Il n'y a pas, en cette matière, de responsabilité collective.

Article 29.

Responsabilité collective des Chemins de fer pour les bagages.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a accepté au transport des bagages en délivrant un bulletin de bagages international est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque Chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et accepte les obbligations qui en résultent, sans préjudice des disposition du § 2 de l'article 42, concernant le Chemin de fer destinataire.

Article 30.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le Chemin de fer est responsable, dans les conditions déterminées au présent chapitre, du retard à la livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que des avaries qu'ils subissent, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Il est déchargé de cette responsabilité, en cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages, s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute du voyageur, un vice propre des bagages ou un cas de force majeure.

Il n est pas responsable du dommage résultant de la nature particulière du bagage, d'un vice de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiées comme bagages.

Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, le dommage a pu résulter d'un risque inhérent, soit à la nature particulière du bagage, soit à un vice de l'emballage, soit au fait qu'il contenait des objets dont le transport comme bagages est interdit, il y a présomption qu'il résulte réellement de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'ait fait la preuve qu'il n'en résulte pas.

§ 3. — Il est également déchargé de la responsabilité pour le retard à la livraison, s'il prouve que ce retard a eu pour cause des circostances que le Chemin de fer ne pouvait pas éviter et auxquelles il ne dépendait pas de lui de remédier.

Article 31.

Montant de l'indemnité en cas de perte totale ou partielle des bagages.

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du Chemin de fer il peut être réclamé:

a) si le montant du dommage est prouvé:

une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé:

une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont, en autre, remboursés le prix du transport, les droits de douane ou autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas de déclaration d'intérêt a la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Article 32.

Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés.

§ 1. — Un colis manquant est considéré comme perdu à partir de l'expiration du quatorzième jour qui suit celui où la demande de livraison a été faite.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le Chemin de fer est tenu d'en donner avis au voyageur, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

§ 3. — Dans le délai de trente jours après avoir reçu cet avis, le voyageur peut exiger que le colis lui soit livré à l'une des stations du parcours, contre paiement du seul prix du transport depuis la gare d'expédition jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement du prix de transport qui aurait été compris dans cette indemnité et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 34 et s'il y a lieu au § 3 de l'article 35.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu au § 3 ci-dessus ou si le colis n'est retrouvé que plus d'un an après la demande de livraison, le Chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

Article 33.

Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages.

En cas d'avarie, le Chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts. Une indemnité plus élevée ne peut être réclamée qu'en cas d'intérêt à la livraison, conformément au § 4 de l'article 35, et qu'en cas de dol ou de faute lourde du Chemin de fer, conformément à l'article 36.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciées par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34.

Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages.

§ 1. — En cas de retard dans la livraison, si le voyageur ne prouve pas qu'un dommage soit résulté de ce retard, le Chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire determinée au § 1 de cet article.

§ 3. — Les indemnités prévues aux deux paragraphes qui précèdent ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue a l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux paragraphes 1 et 2 avec celles qui sont prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Article 35.

Déclaration d'intérêt à la livraison.

§ 1. — Tout transport de bagages peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison inscrite dans le bulletin de bagages.

A défaut d'indication contraire dans les tarifs, le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué dans la monnaie de l'Etat de départ.

§ 2. — Dans ce cas, il est perçu une taxe supplémentaire d'un dixième pour mille de la somme déclarée, par fraction indivisible de 10 kilomètres.

Les tarifs peuvent réduire ces taxes et fixer un minimum de perception.

§ 3. — S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, en cas de rétard:

a) s'il n'est pas prouvé qu'en dommage soit résulté de ce retard et dans les limites de l'intérêt déclaré, 0 fr. 40 par kilogramme de poids brut de bagages livrés en retard et par fraction indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours;

b) si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, une indemnité pouvant s'élever jusqu'au montant de l'intérêt déclaré.

Lorsque le montant de l'intérêt déclaré est inférieur aux indemnités prévues à l'article 34, celles-ci peuvent être réclamées au lieu des indemnités prévues sous les lettres *a*) et *b*) du présent paragraphe.

§ 4. — En cas de perte totale ou partielle ou d'avarie des bagages ayant fait l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé:

a) les indemnités prévues aux articles 31 et 33 et en outre;

b) le remboursement du dommage supplémentaire prouvé, jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

§ 5. — S'il existe simultanément avarie ou perte partielle des bagages et retard à la livraison, les indemnités dues en vertu des §§ 3 et 4 *b*) ne sont payées que jusq'à concurrence du montant déclaré comme intérêt à la livraison.

Article 36.

Indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au Chemin de fer.

Dans tous les cas où la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard des bagages a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer, le voyageur doit être complètement indemnisé pour le préjudice prouvé jusqu'à concurrence du double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34 et 35.

Article 37.

Intérêts de l'indemnité.

Le voyageur peut demander des intérêts à raison de six pour cent de l'indemnité allouée sur un bulletin de bagages lorsque cette indemnité dépasse dix francs.

Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 40 ou, s'il n'y a pas eu réclamation, du jour de la demande en justice.

Article 38.

Restitution des indemnités.

Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

En cas de fraude, le Chemin de fer a droit en outre au versement d'une somme égale à celle qu'il a payée indûment, sans préjudice des sanctions pénales.

Article 39.

Responsabilité du Chemin de fer pour ses agents.

Le Chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du Chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au Chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur à qui ils rendent ce service.

CHAPITRE II.

RÉCLAMATIONS ADMINISTRATIVES. ACTIONS, PROCÉDURE ET PRESCRIPTION EN CAS DE LITIGES NÉS DU CONTRAT DE TRANSPORT.

Article 40.

Réclamations administratives.

§ 1. — Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au Chemin de fer désigné à l'article 42.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu de l'article 41.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres documents que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le Chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le Chemin de fer pourra exiger la restitution des billets ou bulletins de bagages.

Article 41.

Personnes qui peuvent exercer le droit d'action contre le Chemin de fer.

L'action contre le Chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 42.

Chemins de fer contre lesquels l'action peut être exercée. Compétence.

§ 1. — L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le Chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le Chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le Chemin de fer de départ, le Chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Dans les cas où le Chemins de fer destinataire n'a pas reçu les bagages, il peut néanmoins être actionné.

Le demandeur a le choix entre lesdits Chemins de fer; l'action intentée, le droit d'option est éteint.

§ 3. — L'action ne peut être intentée que devant le juge compétent de l'Etat duquel relève le Chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un Chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent paragraphe.

§ 4. — L'action peut être formée contre un Chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2 ci-dessus, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception, dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 5. — Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux recours des Chemins de fer entre eux, réglés au chapitre III du présent titre.

Article 43.

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages.

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le Chemin de fer ou alléguée par le voyageur, le Chemin de fer est tenu de faire dresser sans délai et si possible en présence de ce voyageur, un procès-verbal constatant l'état et le poids des bagages et, autant que possible, le montant du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement au voyageur sur sa demande.

§ 2. — Lorsque le voyageur n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage, conformément aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, le voyageur est tenu, pour faciliter les recherches du Chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 44.

Extinction de l'action contre le Chemin de fer née du contrat de transport des bagages.

§ 1. — La réception des bagages éteint, contre le Chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

§ 2. — Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° si le voyageur fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au Chemin de fer;

2° en cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'un des Chemins de fer désignés par le § 2 de l'article 42, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception;

3° en cas de réclamation pour perte partielle ou avarie:

a) si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par le voyageur conformément à l'article 43;

b) si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 43, n'a été omise que par la fauthe du Chemin de fer;

4° en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception, à la condition:

a) que la vérification des bagages à la station d'arrivée n'ait pas été offerte par le Chemin de fer au voyageur;

b) que la demande de constatation conformément à l'article 43 soit faite immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent celui de la réception;

c) que le voyageur fasse la preuve que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre l'acceptation au transport et la livraison;

5° lorsque l'action a pour objet la restitution de sommes payées.

§ 3. — Le voyageur peut refuser la réception des bagages, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications requises par lui en vue de constater le dommage allégué.

Les réserves qu'il ferait, tout en retirant les bagages, ne seraient d'aucun effet, à moins d'être acceptées par le Chemin de fer.

§ 4. — Si une partie des colis mentionnés dans le bulletin de bagages manque lors de la livraison, le voyageur peut exiger, avant de retirer les autres, que le Chemin de fer lui délivre une attestation à ce sujet.

§ 5. — La responsabilité pour perte totale prend fin si, dans l'espace de six mois après l'arrivée du train par lequel ils devraient être transportés, les bagages ne sont pas réclamés à la station destinataire, sans préjudice de l'avis qui doit être à toute époque donné au voyageur, si le colis est retrouvé et porte les indications nécessaires pour découvrir son adresse.

Article 45.

Prescription de l'action née du contrat de transport.

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an, lorsque la somme due n'a pas été déjà fixée par une reconnaissance, par une transaction ou par un jugement.

Toutefois la prescription est de trois ans, s'il s'agit d'une action fondée soit sur un dommage ayant pour cause un dol, soit sur le cas de fraude visé dans l'article 38.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison:
du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale:
du jour où la livraison aurait dû avoir lieu;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, de frais accessoires ou de surtaxes ou pour les demandes en rectification de taxes, en cas d'application irrégulière du tarif, ou d'erreur de calcul:
du jour du paiement de la taxe, des frais accessoires ou de la surtaxe ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les demandes en paiement de supplément de droit réclamé par la douane:

du jour de la réclamation de la douane;

e) pour les autres demandes concernant le transport des voyageurs:

du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation administrative écrite adressés au Chemin de fer conformément à l'article 40, la prescription cesse de courir. La prescription reprend son cours à partir du jour où le Chemin de fer a repoussé la réclamation par écrit et restitué les pièces qui y étaient jointes. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de celui qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

Article 46.

Inadmissibilité de la reprise de l'action éteinte ou prescrite.

L'action éteinte ou prescrite conformément aux dispositions du § 10 de l'article 26 et des articles 44 et 45 ne peut être reprise ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

CHAPITRE III.

RÈGLEMENT DES COMPTES ET RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

Article 47.

Règlement des comptes entre Chemins de fer.

Tout Chemin de fer est tenu de payer aux autres Chemins de fer intéressés la part leur revenant sur un prix du transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

Article 48.

Recours en cas d'indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie.

§ 1. — Le Chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les Chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le Chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs Chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par lui. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre *c*);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les Chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des Chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres Chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Article 49.

Recours en cas d'indemnité pour retard dans la livraison.

Les règles énoncées dans l'article 48 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs Chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces Chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 50.

Procédure de recours.

§ 1. — Le Chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 48 et 49 ci-dessus n'est jamais recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le Chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les Chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les Chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 51.

Compétence pour les recours.

§ 1. — Le juge du domicile du Chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs Chemins de fer, le Chemin de fer demandeur a le droit de choisir entre les juges compétents, en vertu du paragraphe précédent, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 52.

Conventions particulières au sujet des recours.

Sont réservées les conventions particulières qui peuvent intervenir entre les Chemins de fer, soit d'avance pour les divers recours qu'ils pourraient avoir les uns contre les autres, soit pour un cas spécial.

TITRE IV.

Dispositions diverses.

Article 53.

Application du droit national.

A défaut de stipulation dans la présente Convention, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 54.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 55.

Exécution des jugements. Saisies et cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans cet Etat. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, profit d'un Chemin de fer sur un Chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le Chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant d'un Chemin de fer, ainsi que les objets mobiliers de toute nature lui appartenant et contenus dans ce matériel, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le Chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'accasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Article 56.

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères.

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considerées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le Chemin de fer est tenu de publier, par voie d'affichage aux guichets ou de toute autre manière approprié, les cours auxquel il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un Chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 57.

Institution d'un Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par Chemins de fer chargé:

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des Chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et Chemins de fer;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

c) de prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les Chemins de fer;

d) de faciliter, entre les divers Chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des Chemins de fer entre eux;

e) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 60, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Ce règlement et les modifications qui y sont apportées par des accords entre tous les Etats contractants ont la même valeur et durée que la Convention.

Article 58.

Liste des lignes soumises à la Convention.

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 57 est chargé d'établir et de tenir à jour la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un Chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant son inscription aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, aussitôt que celui des Etats contractants sur la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle ne se trouve plus en situation de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque Chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toute relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être continués jusqu'à destination.

Article 59.

Admission de nouveaux Etats.

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats participants avec une note de l'Office central sur la situation des Chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des tranports internationaux.

§ 2. — A moins que dans le délai de six mois à dater de l'envoi de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats participants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse.

Article 60.

Révision de la Convention.

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence.

Une Conférence sera convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure même à l'égard de celles des parties contractantes qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

Article 61.

Dispositions complémentaires.

§ 1. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains Chemin de fer participants jugeraient utile de publier pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

§ 2. — Les accords intervenus pour l'adoption de ces dispositions peuvent être mis en vigueur, sur les Chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la Convention internationale.

Leur mise en vigueur est notifiées à l'Office central.

Article 62.

Durée de l'engagement résultant de l'adhésion à la Convention.

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat participant peut se dégager dans les conditions ci-après:

Le premier engagement est valable jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an avant cette date au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats participants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les nouveaux Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 63.

Ratifications.

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse pourra se mettre en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 64.

Textes de la Convention. Traductions officielles.

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joint un texte en langue allemande et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

En foi de quoi les Plénipotentiaires des Etats susindiqués et les Délégués de la Commission de Gouvernement du Territoire de la Sarre ont signé la présente Convention.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires Etrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être deposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme de la présente Convention sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'*Allemagne*:

ULRICH von HASSEL — HEINRICH NIEMACK — JOHANNES KOFFKA.

Pour l'*Autriche*:

Dr. ANT. RINTELEN.

Pour la *Belgique*:

P. ALBERT DE LIGNE.

Pour la *Bulgarie*:

Général IVAN VOLKOFF.

Pour le *Danemark*:

J. C. W. KRUSE.

Pour la *Ville Libre de Dantzig*:

ALFRED WYSOCKI.

Pour l'*Espagne*:

G. DE OJEDA.

Pour l'*Estonie*:

A. SCHMIDT.

Pour la *Finlande*:

PONTUS ARTTI.

Pour la *France*:

CHARLES DE CHAMBRUN.

Pour la *Grèce*:

M. C. MÉLAS.

Pour la *Hongrie*:

FRÉDÉRIC VILLANI.

Pour l'*Italie*:

LUDOVICO LUCIOLLI — A. GIANNINI — LUIGI MACCALLINI — LUDOVICO BELMONTE — MASSIMO CHIESA — P. QUADRONI — A. LANDRA — SALVATORE MALTESE — LA VALLE — LUCA PIETROMARCHI — A. FILONI — S. SCOCCIANTI.

Pour la *Lettonie*:

Dr. A. SPEKKE.

Pour le *Liechtenstein*:

HUNZIKER.

Pour le *Luxembourg*:

DUMONT.

Pour la *Norvège*:

J. IRGENS.

Pour les *Pays-Bas*:

J. PATIJN.

Pour la *Pologne*:

ALFRED WYSOCKI.

Pour la *Roumanie*:

J. LUGOSIANU.

Pour la *Suède*:

ERIK SJOBORG.

Pour la *Suisse*:

HUNZIKER.

Pour la *Tchécoslovaquie*:

F. CHVALKOVSKY.

Pour la *Turquie*:

ZEKI NEBIL.

Pour la *Yougoslavie*:

Y. DOUTCHITCH.

Pour la *Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre*:

L. D'EHRNROOTH.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

p. *Il Ministro per gli affari esteri*:

SUVICH.

ANNEXE I.
(Article 20).

Formulaire du bulletin de bagages.

Le formulaire se compose de trois feuilles avec le texte ci-après. Les administrations de Chemins de fer déterminent si toutes les trois feuilles ou si seulement les feuilles 1 et 3 sont remplies par décalquage.

1ère FEUILLE.

N. . . . . . . — Transport international de bagages — ⊄

. . . .
(Nom de l'administration du Chemin de fer)

SOUCHE DU BULLETIN DE BAGAGES

de . . . . à . . . .
via . . . .

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
. . . . 19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. — sans franchise de bagages pour . . . . . . kg.	. . . .	. .
				avec franchise de bagages pour . . . . . . kg.	. . . .	. .
Train N.°				. . . .	. . . .	. .
				*)	. . . .	. .
. . . . .	. . . . Intérêt à la livraison				. . . .	. .
	Frais accessoires				. . . .	. .
	Total de taxe				. . . .	. .

110 mm. — 150 mm.

2e FEUILLE.

N. . . . . . . — Transport international de bagages — ⊄

. . . .
(Nom de l'administration du Chemin de fer)

FEUILLE DE ROUTE

le . . . . à . . . .
via . . . .

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
. . . . 19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. — sans franchise de bagages pour . . . . . . kg.	. . . .	. .
				avec franchise de bagages pour . . . . . . kg.	. . . .	. .
Train N.°				. . . .	. . . .	. .
				*)	. . . .	. .
. . . . .	. . . . Intérêt à la livraison				. . . .	. .
	Frais accessoires				. . . .	. .
	Total de taxe				. . . .	. .

*) Les chemins de fer peuvent compléter cette rubrique selon leurs besoins.

3e FEUILLE, RECTO.

N. . . . . . . — Transport international de bagages — ⊄

. . . .
(Nom de l'administration du Chemin de fer)

BULLETIN DE BAGAGES

de . . . . à . . . .
via . . . .

Date	Nombre des titres de transport	Nombre des colis-bagages	Poids réel kg.	Prix de transport des bagages		
. . . . 19				Calcul de la taxe par unité de 10 kg. — sans franchise de bagages pour . . . . kg.	. . . .	. .
				avec franchise de bagages pour . . . . kg.	. . . .	. .
Train N.°				. . . .	. . . .	. .
				*)	. . . .	. .
. . . . .	. . . . . Intérêt à la livraison				. . . .	. .
	Frais accessoires				. . . .	. .
	Total de taxe				. . . .	. .

VOIR AU VERSO

3e FEUILLE, VERSO.

Le transport est effectué aux conditions de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages, ainsi qu'à celles des tarifs applicables au présent envoi.

Le voyageur est tenu d'assister aux formalités exigées par les douanes, octrois, autorités fiscales, de police et autres autorités administratives, sauf les exceptions admises par les administrations compétentes.

Les bagages désignés au recto sont délivrés contre remise du présent bulletin.

ANNEXE II
(Article 57)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par Chemins de fer.

Article premier.

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par Chemins de fer siège à Berne. Son organisation dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention, ainsi que la surveillance de son activité, sont confiées au Conseil fédéral suisse.

§ 2. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants, proportionnellement à la longueur des lignes de Chemins de fer ou des parcours desservis par les autres entreprises admises à participer aux transports effectués dans les conditions fixées par la Convention internationale. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses, proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre de voie ferrée sera fixé, pour chaque exercice, par le Conseil fédéral suisse, l'Office central entendu, et en tenant compte des circostances et nécessités du moment. Il sera toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'auront pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé sera versé au fonds de retraite et de pension, dont les intérêts doivent servir à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladie, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions.

A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé de comptes annuels, l'Office central les invitera à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part, sera, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvellera au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi du rapport sur le nouvel exercice écoulé. Si à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche sera faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues; en cas d'insuccès, l'Office central l'avisera, trois mois plus tard, que si le versement attendu n'a pas été effectué jusqu'à la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche jusqu'au 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procédera à la radiations des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

Les montants non recouvrés devront, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et pourront être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte sera, dans un compte spécial, portée au débit des autres Etats dans la proportion du nombre de kilomètres des voies ferrées soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il aura déjà, pendant la période de deux ans qui sera terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été avec lui partie à la Convention. Un Etat dont les lignes auront été radiées dans les conditions indiqués à l'alineéa précédent ne pourra les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant au préalable les sommes dont ledit Etat sera resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'aura invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 2.

§ 1. — L'Office central publie un Bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de Chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les documents de jurisprudence et de statistique qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le Bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat et à chacune des Administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 3.

§ 1. — Les borderaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'Administration créancière à l'Office central, pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent.

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice sera tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignées jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse a l'Etat duquel depend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à viser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat duquel dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste les lignes de cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Acte final de la quatrième conférence pour la révision des conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages et le transport des marchandises par Chemins de fer.

Les Délégués à la quatrième Conférence internationale pour la révision des Convention concernant le transport des voyageurs et des bagages (C. I. V.) et le transport des marchandises (C. I. M.) par Chemins de fer, signées à Berne le 23 octobre 1924, se sont réunis à Rome du 3 octobre au 23 novembre 1933, en vue de réviser ces Conventions, conformément aux dispositions de l'article 60 de celles-ci.

Les Délégations étaient constituées comme il suit.

ALLEMAGNE :

M. Koenigs, Secrétaire d'Etat.
M. Vogel, Directeur ministériel.
M. Niemack, Conseiller ministériel.
M. Kofkra, Conseiller ministériel, Représentant du Ministère de la Justice du Reich.
M. le Dr Rau, Conseiller ministériel.
M. le Dr Friebe, Conseiller supérieur de Gouvernement.
M. le Dr Spiess, Directeur du Chemin de fer du Reich.
M. le Dr Scheu, Directeur du Chemin de fer du Reich.

AUTRICHE :

M. Fuchs, Directeur ministériel.
M. le Dr Hoffmann, Conseiller ministériel.
M. le Dr. Jelinek, Conseiller ministériel.
M. le Dr Strobele, Conseiller ministériel, Représentant du Ministère fédéral de la Justice.

BELGIQUE :

M. J. De Ruelle, Juris consulte du Département des Affaires Etrangères, Chef de la Délégation.
M. J. Pauly, Sous Directeur au Ministère des Transports.
M. R. Henning, Inspecteur en Chef à la Société Nationale des Chemins de fer belges.

BULGARIE :

M. le Dr Ivan Karosseroff, Directeur de l'exploitation des Chemins de fer de l'Etat à la Direction générale des Chemins de fer et Ports.
M. le Dr Joseph Petkoff, Chef de la Section commerciale à la Direction générale des Chemins de fer et Ports de l'Etat.

DANEMARK :

M. R. C. Jyrdal, Chef du premier Bureau des Tarifs des Chemins de fer de l'Etat danois.
M. O. A. Beyer, Contrôleur en chef aux Chemins de fer de l'Etat.

DANTZIG (Ville libre de) :

M. le Dr Zygmunt Taszycki, Directeur de Département au Ministère des Communications de la République polonaise, Chef de la Délégation.
M. Ernest Buttner, Conseiller d'Etat.

ESPAGNE :

M. Francisco Jimenez Ontiveros, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Second Chef du Bureau d'exploitation commerciale du Conseil supérieur des Chemins de fer.
M. Gonzalo De Ojeda, Ministre, Conseiller de l'Ambassade d'Espagne à Rome.

ESTONIE :

M. Auguste Schmidt, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire à Rome.
M. David Janson, premier Secrétaire de la Légation d'Estonie à Rome.

FINLANDE :

M. Pontus Artti, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiare à Rome.
M. I. O. Hellman, Directeur des Affaires administratives à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat de Finlande.

FRANCE :

M. Gourdeau, Député, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, Chef de la Délégation.
M. Charlot, ancien Sous-Secrétaire d'Etat, Président du Conseil supérieur des Chemins de fer.
M. Grimpret, Conseiller d'Etat, Directeur général des Chemins de fer.
M. Fontaneilles, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.
M. Valensi, Auditeur au Conseil d'Etat, Chef-adjoint du Cabinet du Ministre des Travaux Publics.
M. Porquet, Chef de Bureau au Ministère de l'Air, au titre de représentant de cette Administration.
M. Ripert, Professeur à la Faculté de droit de Paris, au titre de représentant du Ministère du Commerce.
M. Cathusier, Ingénieur en Chef-adjoint à la Direction des Chemins de fer d'Alsace et de Lorraine.
M. Levy, Chef-adjoint de l'exploitation , chargé des Services commerciaux du Chemin de fer du Nord.
M. Binet, Sous-Chef du Service commercial des Chemins de fer de l'Est.
M. Dubaux, Ispecteur principal des Services commerciaux du Chemin de fer du Nord.

GRÈCE :

M. Michel Mélas, Secrétaire de Légation de la République hellénique.

HONGRIE :

M. Béla de Nanassy, Docteur en droit, Conseiller gouvernemental.
M. Gyula de Török, Docteur en droit, Inspecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois.
M. Johann Breyer, Docteur en droit, Ispecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois.
M. Gabriel Cukor, Docteur en droit, Conseiller supérieur gouvernemental, Avocat.
M. Alexis Halàsz, Inspecteur des Chemins de fer de l'Etat hongrois en retraite, Directeur de la Fédération des propriétaires hongrois de wagons de Chemins de fer.

ITALIE :

M. Lodovico Luciolli, Sénateur.
M. Amedeo Giannini, Ministre plénipotentiaire, Conseiller d'Etat.
M. Luigi Maccallini, Ingénieur, Chef de Service principal au Ministère des Communications.
M. Ludovico Belmonte, Ingénieur, Chef de Service au Ministére des Communications.
M. Massimo Chiesa, Avocat, Substitut de l'Avocat Général.
M. Pietro Quaroni, Conseiller de Légation.
M. le Dr. Angelo Landra, Inspecteur en chef supérieur au Ministère des Communications.

M. le Dr. Salvatore Maltese, Inspecteur en chef supérieur au Ministère des Communications.
M. Ernesto La Valle, Ingénieur, Inspecteur en chef au Ministère des Communications.
M. Luca Pietromarchi, Premier Secrétaire de Légation.
M. le Dr. Alfonso Filoni, Inspecteur Principal au Ministère des Communications.
M. le Dr. Silvio Scoccianti, Chef de Section au Ministère des Communications.

Experts:

M. le Prof. Antonio Marozzi, Sénateur, pour la Confédération de l'Agricolture.
M. Giacomo Forte, Ingénieur, Chef de Service au Ministère des Communications.
M. Guido Polacco, Chef de Division au Ministère des Communications.
M. Manlio Molfese, Chef du Bureau au Ministère de l'Aéronautique.
M. Antonio Fedolino, Chef de Division au Ministère des Communications.
M. Manlio Cosenza, Ingénieur, représentant de la Confédération des Entreprises des Communications internes.
M. Amleto Pavone, Avocat, pour la Confédération de l'Industrie.
M. Girolamo Sinigallia, ancien Inspecteur supérieur aux Chemins de fer de l'Etat.

LETTONIE:

M. Karlis Blodnieks, Directeur général des Chemins de fer de Lettonie.
M. Aleksandrs Rode, Inspecteur des Communications internationales des Chemins de fer de Lettonie.

LIECHTENSTEIN:

Représenté par la Suisse.

LUXEMBOURG:

M. Marcel Dumont, Premier Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.
M. Hubert Stumper, Deuxième Commissaire du Gouvernement pour les Chemins de fer.

NORVÈGE:

M. K. Löken, Sous-directeur à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.
M. A. Jahr, Avocat, Secrétaire des Services commerciaux de la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat norvégien.

PAYS-BAS:

M. Th. M. B. van Marle, Ingénieur, Inspecteur général des Chemins de fer et des Tramways.
M. Jonkheer P. Elias, Docteur en droit, Chef du service commercial des Chemins de fer néerlandais.
M. K. H. H. Bongaerts, Chef de la Section des tarifs des Chemins de fer néerlandais pour les voyageurs.

POLOGNE:

M. Zygmunt Taszycki, Docteur en droit, Directeur de Département au Ministère des Communications, Chef de la Délégation.
M. Rajmund Zawojski, Docteur en droit, Chef de Division au Ministère des Communications.
M. Bronislaw Pierzchala, Docteur en droit, Conseiller au Ministère des Communications.
M. Adam Krzyzanowski, Ingénieur.

PORTUGAL:

N'est pas représenté.

ROUMANIE:

M. Artuhur Etciu, Ingénieur en Chef, Sous-directeur commercial des C. F. R.
M. Leopold Carmazin, Conseiller commercial des C. F. R.
M. N. M. Nitzesco, Avocat Conseiller des C. F. R., Conseil juridique de la Direction commerciale.

SUÈDE:

M. Nils Ahlberg, Directeur de section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.
M. Aldo Almqvist, Directeur de section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.
M. Karl Olofsson, Directeur de section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.
M. Hugo Engstrom, Directeur-adjoint de section à l'Administration des Chemins de fer de l'Etat.

SUISSE:

M. Hans Hunziker, Directeur de la division des Chemins de de fer du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, Chef de la Délégation.
M. Albert Altwegg, Chef de section à la division des Chemins de fer.
M. Robert Kunz, Chef de section à la division des Chemins de fer.
M. Paul Toggenburger, Chef de la division du contentieux de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.
M. Ernest Hess, Chef de la division du service commercial de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux.

TCHÉCOSLOVAQUIE:

M. le Dr. Fratisek Chvalkovsky, Envoyé extraordinaires et Ministre plénipotentiaire.
M. le Dr. Zahn-Stranik, Secrétaire de Legation et Attaché commercial à la Legation de la République tchécoslovaque à Rome.

TURQUIE:

M. Zeki Nebil, Conseiller de l'Ambassade de Turquie à Rome.

YOUGOSLAVIE:

M. le Dr. Dragomir Markovic, Directeur du Département commercial à la Direction générale des Chemins de fer de l'Etat.

Ont également participé les Délégués de la *Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre*

M. Courtilet, Directeur ministériel des Chemins de fer sarrois.
M. Nicklaus, Président de la Direction des Chemins de fer sarrois.
M. Hobohm, Conseiller de Gouvernement.

Ont participé à la Conférence à titre d'*observateurs*:

GRANDE-BRETAGNE:

M. James Lambert, Secrétaire de l'Ambassade de S. M. Britannique à Rome.
M. W. H. Hanscombe, Conseiller du « London and North Eastern Railway ».
M. M. G. Gandola, Représentant des Chemins de fer britanniques en Italie.

Représentants de l'*Organisation des Communications et du Transit de la Société des Nations*:

M. Robert Haas, Secrétaire Général de l'Organisation des Communications et du Transit de la Société des Nations.
M. Metternich, Secrétaire du Comité permanent des transports par voie ferrée.

On pris part à la Conférence, de droit, et à titre consultatif:

M. E. Lohner, Directeur de l'Office central de Berne.
M. le Dr. Ch. Colomb, Vice directeur de l'Office central de Berne.

Les Délégués ont élu:

Président ad honorem: S. E. le Sénateur Lodovico Luciolli.
Président effectif: S. E. M. Amedeo Giannini.
Vice-Présidents: M. Gourdeau, Président de la Délégation française; M. Hünziker, Président de la Délégation suisse; M. Koenigs, Président de la Délégation allemande.
Secrétaire Général: M. le Dr. Charles Colomb, Vice-Directeur de l'Office central de Berne, assisté de M. Narni, Secrétaire de l'Office central; Secrétaires: MM. E. Schmid et G. Noè, Secrétaires de l'Office central.
Secrétaire de la Présidence: M. le Prof. G. Bosco; Secrétaires-adjionts: M. le D. M. Luciolli, M. le Dr. G. de Novellis et M. le Dr. P. Raffaelli.

La Conférence a nommé quatre Commissions qui ont été composées comme suit:

Première Commission (Questions générales et questions finales. Rédaction des Conventions).
Président: S. E. M. Amedeo Giannini.
Vice-Présidents: MM. Belmonte, De Ruelle et Kunz.
Rapporteurs: MM. Cathusier, Filoni, Jelinek et Toggenburger.

La première Commission a institué trois Sous-Commissions ainsi qu'un Comité de rédaction.

Première Sous-Commission (Transport combinés).
Président: M. Kunz.
Rapporteurs: MM. Pierzchala et Porquet.

Deuxième Sous-Commission (Responsabilité. Titre III).
Président: M. Belmonte.
Rapporteurs: MM. Cathusier, Hobohm et Jelinek.

Troisième Sous-Commission (Questions diverses. Titre IV).
Président: M. De Ruelle.
Rapporteurs: MM. Quaroni et Toggenburger.

Comité de Rédaction.
Président: S. E. M. Amedeo Giannini.
Rapporteurs: MM. Binet, Chiesa, Henning, Jelinek, Koffka, Markovic et Scoccianti.

La Conférence a désigné, en outre, deux commissions pour procéder aux traductions officielles savoir:

Traduction en langue allemande.
Président: M. Altwegg.
Membres: MM. Friebe, Jelinek, Niemack et Rau.

Traductions en langue italienne.
Président: M. Maltese.
Membres: MM. Landra, Scoccianti et l'Office central.

Deuxième Commission (C. I. M. articles 3 à 26).
Président: M. Niemack.
Vice-Présidents: MM. Etciu et Zowojski.
Rapporteurs: MM. Binet, Filoni, Henning, Jelinek, Markovic et Toggenburger.

Troisième Commission (C. I. V. articles 3 à 26).
Président: M. Fontaneilles.
Vice-Présidents: MM. Ahlberg et Schmidt.
Rapporteurs: MM. Landra et Rau.

Quatrième Commission (Lettre de voiture à ordre, wagons de particuliers, Colis express).
Président: M. de Nánássy.
Vice-Présidents: MM. Elias et Hoffmann.
Rapporteurs: MM. Henning, Hobohm, Jelinek, Levy, Maltese, Nicklaus et Spiess.

La quatrième Commission a institué deux Sous-Commissions:

Premières Sous-Commission (Wagons de particuliers).
Président: M. Elias.
Rapporteurs: MM. Henning, Hobohm et Nicklaus.

Deuxième Sous-Commission (Colis express).
Président: M. Hoffmann.
Rappourteurs: MM. Dubaux et Jelinek.

Enfin la Conférence a institué une Commission chargée de la vérification des pouvoirs. Cette Commission a été composée comme suit:
Président: M. Schimidt.
Membres: MM. Pietromarchi et Zahn-Stranik.

Un Comité spécial s'est constitué, sous la présidence de S. E. Giannini, et la vice-présidence de M. Maltese, avec M. le Dr. Strobele, rapporteur, pour préparer un projet d'accord international concernant la lettre de voiture à ordre, destiné à être soumis à l'examen des Etats qui seraient désireux de faire usage de la faculté prévue à l'article 61 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer, d'adopter ledit titre par accord spécial.

I.

A la suite de leurs délibérations, les Délégués sont tombés d'accord pour soumettre à la signature des Plénipotentiaires respectifs des Etats les projets de conventions sous-indiqués:

1. — Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par Chemins de fer (C. I V.) avec deux Annexes.
2. — Convention internationale concernant le transport des marchandises par Chemins de fer (C. I. M.) avec huit Annexes.

Les textes de ces documents restent ouverts à la signature jusqu'au 31 mars 1934.

II.

Considérant l'importance des intérêts en jeu et la nécessité de mettre en vigueur le plus tôt possible les textes adoptés par la Conférence de Rome, celle-ci a émis les voeux suivants:

a) que les Etats participant à la Conférence et le Portugal, en tant que Puissance signataire des Conventions internationales concernant le transport des voyageurs et des bagages, et le transport des marchandises par Chemins de fer, prennent les dispositions utiles pour que les Conventions adoptées par la Conférence puissent être signées à Rome avant le 1er avril 1934;

b) que les Etats signataires des Conventions adoptées par la Conférence de Rome procèdent à la ratification dans le plus bref délai, de façon que l'entrée en vigueur puisse être réalisée au plus tard le 1er janvier 1935.

III.

La Conférence a aussi émis le vœu que la prochaine Conférence étudie les moyens de rendre indépendantes de la C. I. M. les « Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions » qui font actuellement l'objet de l'Annexe I de ladite Convention, afin d'éviter les difficultés qui surviennent aujourd'hui du fait que, la procédure de révision de ladite Annexe étant accélérée, les Etats pourraient se trouver, à l'occasion de la ratification de la Convention, en présence d'une Annexe qui ne serait plus celle qui a été signée.

En foi de quoi, le présent Acte final a été signé.

Fait à Rome, le 23 novembre 1933 en double original dont l'un restera déposé aux archives du Ministère des Affaires étrangères du Royaume d'Italie et l'autre sera envoyé par le Gouvernement italien au Gouvernement suisse pour être déposé aux archives dudit Gouvernement. Une copie certifiée conforme du présent Acte final sera remise par les soins du Gouvernement italien à tous les Etats représentés à la Conférence ainsi qu'au Gouvernement portugais.

Pour l'*Allemagne*:
HEINRICH NIEMACK — JOHANNES KOFFKA — Dr. KURT FRIEBE.

Pour l'*Autriche*:
Dr. F. HOFFMANN — Dr. JELINEK — Dr. G. STROBELE.

Pour la *Belgique*:
HENNING.

Pour la *Bulgarie*:
Général IVAN VOLKOFF.

Pour le *Danemark*:
J. C. W. KRUSE.

Pour la *Ville Libre de Dantzig*:
ALFRED WYOSOCKI.

Pour l'*Espagne*:
G. DE OJEDA.

Pour l'*Estonie*:
A. SCHMIDT — D. JANSON

Pour la *Finlande*:
PONTUS ARTTI.

Pour la *France*:
FONTANEILLES — CATHUSIER — A. LÉVY — BINET — M. DURAUX.

Pour la *Grèce*:
M. C. MÉLAS.

Pour la *Hongrie*:
Dr. B. DE NÁNÁSSY — Dr. BREYER.

Pour l'*Italie*:
LODOVICO LUCIOLLI — A. GIANNINI — LUIGI MACCALINI — LUDOVICO BELMONTE — MASSIMO CHIESA — P. QUADRONI — A. LANDRA — SALVATORE MALTESE — LA VALLE — LUCA PIETROMARCHI — A. FILONI — S. SCOCCIANTI — FORTE GIACOMO — MANLIO MOLFESE — GUIDO POLACCO — ANTONIO FEDOLINO — MANLIO COSENZA — AMLETO PAVONE.

Pour la *Lettonie*:
Dr. A. SPEKKE.

Pour le *Liechtenstein*:
HUNZIKER — ALTWEGG — KUNZ.

Pour le *Luxembourg*:
DUMONT.

Pour la *Norvège*:
J. IRGENS.

Pour les *Pays-Bas*:
P. ELIAS.

Pour la *Pologne*:
Dr. BROINSLAW PIERZCHALA.

Pour la *Roumanie*:
A. ETCIU — CARMAZIN — N. M. NITESCU.

Pour la *Suède*:
H. ENGSTRÖM.

Pour la *Suisse*:
HUNZIKER — ALTWEGG — KUNZ.

Pour la *Tchécoslovaquie*:
CHVALKOVSKY — ZAHN-STRANIK.

Pour la *Turquie*:
ZEKI NEBIL.

Pour la *Yougoslavie*:
Dr. DR. MARCOVIC.

Pour la *Commission de Gouvernement du Territoire du Bassin de la Sarre*:
COURTILET — NICKLAUS.

E. LOHNER, *Directeur de l'Office central de Berne.*

CH. COLOMB, *Secrétaire général de la Conférence.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
p. *Il Ministro per gli Affari Esteri*:
SUVICH.

MUGNOZZA GIUSEPPE, *direttore* — SANTI RAFFAELE, *gerente*

Roma — Istituto Poligrafico dello Stato — G. C.